

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS... Un an 14 fr. ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMENTS — 15 fr. FRANCE. Un an. 30 fr.
ÉTRANGER — 20 fr. ÉTRANGER. — 40 fr.

20 Septembre 1902. — N° 210.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1^{er} Arr^t)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . . 1 fr. 50
LA PAGE 600 fr
ENCARTAGE. 500 fr



(Cliché Goetchens).

LE KRONPRINZ D'ALLEMAGNE AU TENNIS, A HAMBOURG

Le Prince héritier d'Allemagne, le Kronprinz Wilhelm, est un grand amateur de tennis. Il assistait récemment aux Championnats d'Europe à Hambourg et il s'y est mesuré, avec l'oberleutnant de Muller comme partenaire, avec les représentants de la France, MM. Decugis et Germot.



Voir dans notre prochain numéro :

Zimmerman, autrefois et aujourd'hui,
par G. de Lafreté.

Le Meeting de Salon,
par Georges Prade.

Le grand Critérium,
par Franc-Picard.

Notes d'un chauffeur aux grandes manœuvres

etc, etc...



Nous avons l'honneur d'informer nos lecteurs, de même que les sociétés de courses et organisateurs d'épreuves sportives, que le seul photographe officiel de la Vie au Grand Air est

M. Georges Delton.

Nous prions toutes les personnes avec lesquelles nous nous trouvons en rapport de vouloir bien lui réserver bon accueil.



Nous sommes toujours acheteur du N° 5 de la Vie au Grand Air (1^{er} Juin 1898), au prix de 50 centimes.



Nous rappelons à nos lecteurs que nous sommes en mesure de leur fournir des épreuves photographiques de la plupart des illustrations parues dans la Vie au Grand Air.

Le tarif est le suivant :

En 9/12, l'épreuve non collée.....	2 »
— collée sur gros carton biseauté or..	2 50
En 13/18, l'épreuve non collée.....	2 50
— collée sur gros carton biseauté or..	3 »
En 18/24, l'épreuve collée sur gros carton biseauté or, retouche comprise.....	10 »
En 24/30, — — — — —	20 »
En 30/40, — — — — —	30 »

Toutes les demandes doivent porter la mention Office photographique et contenir en un mandat-poste le montant de la commande augmenté de 50 centimes pour frais de port et d'emballage.

L'Office photographique V. G. A. se charge également de tous travaux sur commande.



Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'Auto-Vélo.



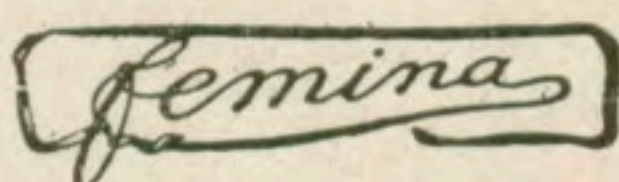
Sous ce titre, L'ANNÉE SPORTIVE ILLUSTRÉE, nous avons réuni, en un volume broché, chacune de trois années de la Vie au Grand Air.

Ces splendides volumes qui, dans quelques années, auront une grande valeur, sont en vente aux prix suivants :

Année 1898 (extrêmement rare)	50 fr.
Année 1899.....	15 fr.
Année 1900.....	15 fr.



Toutes les femmes élégantes lisent



la revue idéale de la femme et de la jeune fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.

LES ÉDITEURS.



Zimmerman



Zimmerman à l'entraînement au Parc des Princes.

Zim est à Paris! Et soudain tout un passé de gloire se déroule devant nos yeux. Pour les jeunes, c'est l'ancêtre mystérieux dont les légendes ont bercé les débuts dans la carrière du cycle. Pour les vieux, c'est le souvenir jamais éteint de cette inoubliable campagne d'Europe où trois batailles marquèrent trois victoires : le match contre Edwards, le match contre Barden, le Grand Handicap de la Seine. Nous avons demandé à notre confrère Paul Hamelle d'évoquer pour nos lecteurs ces souvenirs. Nul ne pouvait faire revivre plus sportivement le passé, dans une langue plus littéraire.



Il y a des noms magiques. Celui de Zimmerman par exemple. Au seul aspect de ces syllabes prestigieuses, au seul bruit de ce nom, tout un monde de visions s'évoque aux yeux du souvenir.

Nous voyons un homme-éclair plus grand que nature, volant au but, parmi les acclamations d'une foule en délire!

Pour quelques-uns, j'en jurerais, Zimmerman appartient au domaine du fantastique; c'est une créature de la mythologie, avec des ailes aux talons, une sorte de Faust du sport, qui a vendu son âme au diable, pour passer toujours le poteau

premier et relevé; le symbole enfin de la vitesse. Eh bien, si incroyable que leur soit cette nouvelle, nous leur affirmons que le « Yankee volant » a existé, et la meilleure preuve c'est qu'il existe, que nous allons, dans quelques jours, le revoir sur la scène de ses premiers exploits.

Ce vieillard légendaire, qui appartient à l'histoire, a trente-trois ans bien juste. Il y a quelque dix ans qu'il était dans toute sa gloire. Ses coups d'essai furent des coups de maître, jamais il ne connut la longue, ingrate période des débuts obscurs, avant le plein épanouissement de la gloire conquise. Du premier jour, pour ainsi dire, et d'un bond, il se plaça au faite de l'échelle. Et il y est resté!

Arthur-Augustus Zimmermann était né champion et champion cycliste; mieux que personne, il avait le physique de la fonction : haute taille élancée, buste léger, cuisses puissantes et souples, la plus admirable paire de pistons naturelle pour actionner une roue.

Mais il ne suffit pas de naître champion pour en tenir le rôle. Quand on est né champion, la moitié seulement de la tâche est faite, et la plus facile. Il faut le devenir, et on le devient par la volonté. Zimmerman doué a voulu : voilà le secret de sa fortune; l'art y eut autant de part que la nature. Même, Zimmerman fut toujours assez lent à se mettre en forme. Mais la forme une fois acquise par le travail méthodique et tenace, il ne la perdait plus d'un bout à l'autre des plus rudes saisons qu'athlète cycliste ait peut-être jamais fournies, courant du mois d'avril au mois d'octobre, sur toutes les pistes, sous toutes les latitudes, tous les genres d'épreuves, course en ligne, handicap et même records. A ceux qui seraient curieux de plus amples renseignements, je ne saurais mieux faire que de conseiller la lecture de son petit manuel d'entraînement; un manuel qui n'a rien de pédagogiquement rébarbatif, où l'homme ne professe pas, mais raconte simplement ses expériences dont il laisse à chacun le soin de dégager la leçon.



Au quartier des coureurs. Le Yankee volant semble heureux de se retrouver dans une atmosphère à laquelle il n'était plus accoutumé.



Zim constate par lui-même que les pneumatiques se dégonflent aussi facilement que par le passé.

Avec les jambes et la tête, Zimmerman possédait cet attribut le plus essentiel de l'athlète, le « cœur », le courage : selon l'expression anglaise « il ne savait jamais quand il était battu », ce qui lui arrivait rarement d'ailleurs, mais ce qui lui arrivait quelquefois pourtant, tous les champions ont leurs mauvais jours. Il ne cherchait pas d'excuses alors, acceptait la défaite de bonne grâce, serrait la main de son vainqueur, et prenait sa revanche à la prochaine rencontre.

Toutes les tactiques lui étaient familières. A vrai dire, il n'eut guère besoin de tactique chez nous, pour vaincre ; sa supériorité écrasante lui permettait de battre tous ses adversaires européens où, quand et comme il voulait. Qu'il s'envolât de loin pour gagner de dix longueurs, ou bien qu'il attendit les dernières foulées pour régler l'adversaire d'une roue, d'un pneu, toutes ses victoires laissaient à l'œil fasciné la même impression de facilité dérisoire, et d'autant plus peut-être qu'elles étaient remportées de moins. Qu'il devait être fort et sûr de lui, l'homme qui ne se dégageait qu'à 10 mètres de la ligne rouge pour gagner de justesse !

En Amérique, les Sanger, les Tyler, les Vindle lui firent la tâche infiniment plus rude. Le « grinder » y suffit pourtant et nul là-bas n'a chaussé les souliers de l'homme qui, dans une même

saison, trouvait le moyen de passer le poteau, 101 fois premier sur 111 épreuves. Il faudrait un volume pour dire son histoire, qui est l'épopée de la piste, aux âges encore héroïques. Dans quelques jours, nous allons revoir le héros. L'idée de le rappeler est louable, je l'aurais souhaitée plus large. Il m'aurait plu — mais l'entreprise tentante était sans doute irréalisable — il m'aurait plu que, dans une résurrection totale du passé, on invitât à comparaître sur le ciment de Paris, devenu la capitale du monde cycliste, tous ceux qui nous ont émus jadis, toute la pléiade des ancêtres, et l'on aurait vu figurer, dans un défilé unique vraiment, les Terront, les Fournier, les Lehr, les Furnivall, les Osmond, les Sanger, se confondre dans une même communauté de gloire amateurs et professionnels, tous ceux qui, à un moment donné, ont illustré notre sport, tous les protagonistes en action, tous les pionniers de l'idée cycliste à son aurore ! Quel glorieux cortège et significatif ils auraient fait au plus glorieux d'entre eux ! Car, ainsi encadrée, la figure de Zimmerman n'eût point pâli, au contraire !

Résignons-nous à le voir seul. Aussi bien, il les résume tous : nul n'eût été aussi représentatif. Nous irons le voir, non pas à cause de ce qu'il fera, mais à cause de ce qu'il a fait, de ce qu'il fut et immuablement demeure au-



Deux anciennes connaissances qui se retrouvent toujours avec plaisir, Henry Fournier, le roi de la route et Zimmerman, le roi de la piste. A côté d'eux, M. W. Reese, un journaliste américain.

dessus de toutes les vicissitudes de l'arène : le sport de la roue fait homme !

Tout passe chez nous ; les noms s'envolent, les réputations qui semblaient les plus solides s'écroulent. Le bruit des acclamations saluant les ténors du ciment ne trouble pas longtemps les échos : tout ce tapage retombe au néant. En dehors de quelques érudits et de rares spécialistes, qui a jamais ouï le nom d'Osmond, l'égal pourtant du Yankee volant ? Le nom de Bourrilion, le Zimmerman français s'effacera bientôt des mémoires infidèles.

Les gloires du cyclisme passeront, mais le nom de Zimmerman ne passera pas !

PAUL HAMELLE.

Zimmerman a fait sa première apparition en piste samedi au Parc-des-Princes, devant un assez grand nombre de curieux, attirés par le désir de voir de près l'incomparable champion que la plupart ne connaissent que par ouï-dire. Comme on peut s'en convaincre par les diverses photographies que nous publions ci-contre, le Yankee volant n'a pas beaucoup changé ; à peine a-t-il un peu vieilli. — Mais c'est toujours la même démarche de canard qu'on a si souvent signalée

Même quand l'oiseau marche, on sent qu'il a des ailes.

Aussitôt descendu de sa machine, il paraissait désarmé et c'était un spectacle curieux que de voir si lourd en apparence, si peu élégant et peu dégagé, celui qui venait de nous stupéfier par la souplesse de son allure, la légèreté de son coup de pédale, le doigté de sa tactique. L'homme ne faisait qu'un avec sa machine. A terre, il semblait qu'il lui manquât quelque chose.

Reverrons-nous le Zimmerman de 1894 ? C'est peu probable. Ce n'est pas impunément qu'on vit pendant huit années éloigné de la piste, surtout quand on est cet oiseau rare, ce ténor à emballer dans du coton qu'on appelle un sprinter. Pour ma part, je puis dire que sa première apparition sur la piste samedi au Parc-des-Princes n'a pas été pour m'enthousiasmer.

Le vieux champion s'est contenté de rouler pendant quelques tours à toute petite allure, sur une bicyclette d'emprunt et avec un des maillots de Elkes. A sa descente de machine, il a été entouré par la foule des spectateurs au premier rang desquels se trouvaient naturellement des sportsmen américains et ses deux compatriotes les jockeys Milton Henry et Mac Ginn.

Il est d'ailleurs fort probable que Zim se contentera de faire quelques exhibitions derrière des entraîneurs.

H. de V.



Arthur A. Zimmerman et Mme Zimmerman venus au Parc-des-Princes, pour applaudir leur compatriote Michaël.

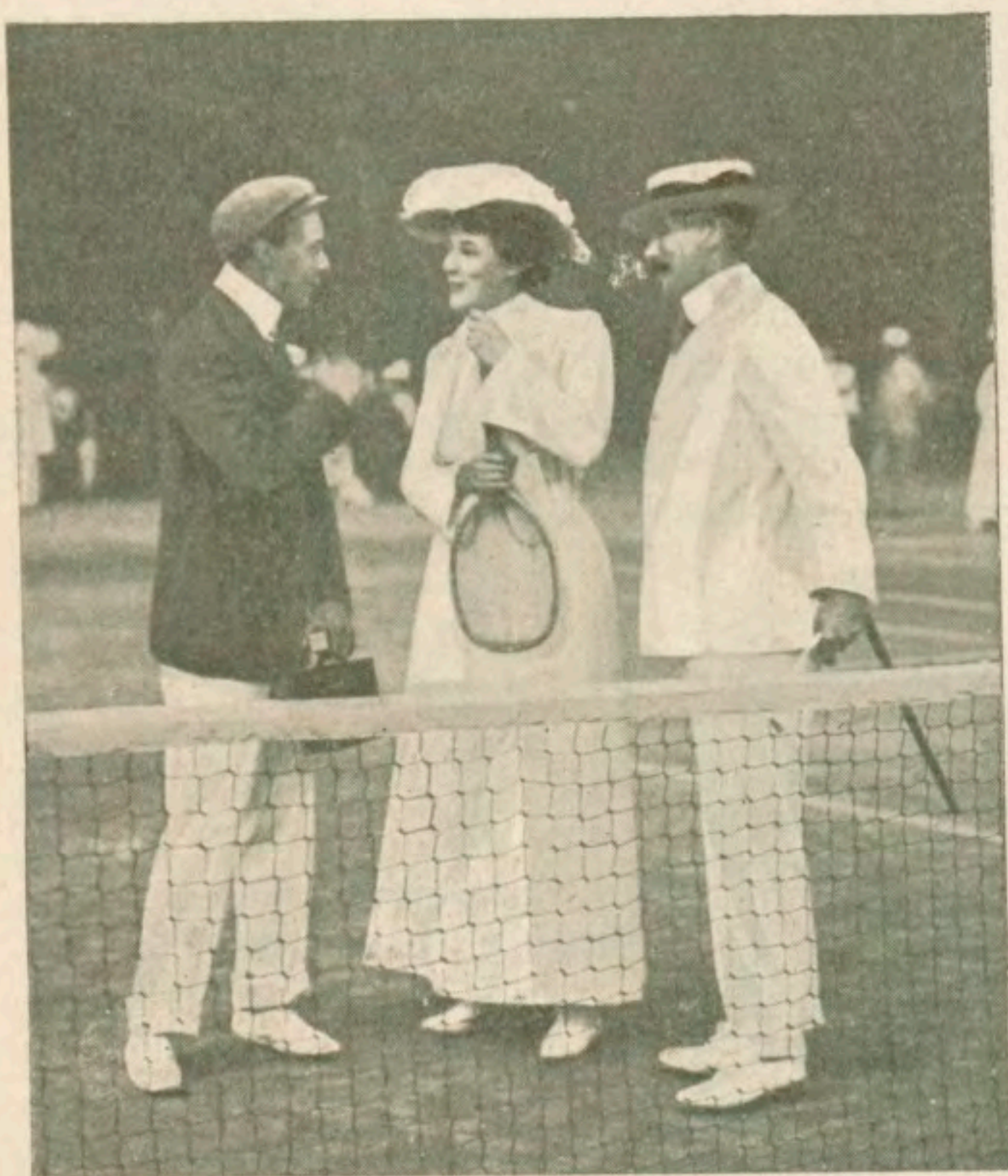
Le Kronprinz au Tennis

Le kronprinz Wilhelm, héritier présomptif de l'Empire d'Allemagne, est tout d'actualité. On a beaucoup parlé de lui ces temps derniers, et voici que nous arrivent de fort jolies photographies d'Allemagne, le représentant en train de jouer avec nos meilleurs joueurs français. Elles ne manqueront pas de plaire aux lecteurs de la Vie au Grand Air.



Le sport est un grand régénérateur, il console aussi. Exercice physique, il fatigue, repose et rassure l'âme inquiète en l'aidant à oublier. C'est à quoi je pense en recevant d'Allemagne des photographies du kronprinz jouant au tennis. Pauvre fils d'empereur, âme sensitive dont on nous a conté la triste odysée amoureuse, il nous apparut d'abord, à travers les brouillards qui nous séparent de la gentry anglaise, comme une sorte de grand enfant timide, qui méprisait quelque peu les plaisirs, les passions et les débauches du corps; comme une sorte d'intellectuel inquiet, auquel une forte éducation militaire avait laissé toute sa saveur d'ingénue simplicité et de pureté sentimentale.

Et maintenant, nous le voyons sous un aspect nouveau. De lui, nous ne savions rien il y a quelque temps seulement; successivement on nous le révèle amoureux et sportsman.



Le Kronprinz félicitant M^{me} de Meister, gagnante, avec Miss Lowther, du championnat double dames.

Il a joué avec Décugis et Germot. Gagna-t-il ? On ne le sait; j'ai ouï dire cependant, que les nôtres disputèrent leurs chances régulièrement, mais avec toute la courtoisie qui était due à un joueur de semblable importance. Et d'ailleurs, un joueur, même impérial, aurait bien mauvaise grâce à ne pas admettre d'être battu au tennis dans une partie d'amateur; ce serait, venant d'en haut, un bien triste exemple, jamais ces réunions de sportsmen ne s'étant terminées par une dispute.

On laisse cela au croquet qui continue à perpétuer ses disputes d'antan.

Un fait me paraît à signaler, à propos de ces championnats d'Allemagne. On se souvient sans doute que, l'an dernier déjà, Décugis avait gagné le championnat du tennis d'Allemagne; cette année encore il a été le grand vainqueur, et les journaux allemands qui commencent par reconnaître, en général, la façon brillante dont Décugis « a soutenu le pavillon », se plaisent après, et avec une franchise qui honore grandement la façon dont le sport maintient les bonnes rela-

tions internationales, à détailler chacun de ses succès, en disant chaque fois: Celui-ci a dû s'abaisser devant lui, celui-ci encore, puis celui-là, et même le docteur Floccelle du Queen's-Club de Londres, qui âgé de trente-neuf ans a dû s'incliner devant le jeune joueur français. Le *Sport in Bild* dit même: « La France paraît devoir maintenant prendre la place de l'Angleterre qui, depuis la fondation de ce championnat, l'avait gagné jusqu'à l'année dernière.

Tout ceci à propos du kronprinz, et

je ne suis pas fâché de dire de pareilles choses pour ceux qui ont été, qui sont, et continueront à aller clabaudant par la ville que nous ne travaillons pas assez le sport en France pour lutter avec avantage contre l'Angleterre.

Au moins, dans les terrains... neutres, il paraît qu'il n'en est pas toujours ainsi.

Pour en revenir au tournoi de Hambourg, disons que, tous les ans, il se distingue par le nombre de personnages augustes qui s'y retrouvent soit en joueurs, soit en simples spectateurs,

Cette année n'a pas fait exception à la règle: le duc de Mecklembourg-Schwerin, le duc de Cambridge figuraient chaque jour au premier rang des curieux, et l'impératrice Augusta elle-même ne dédaignait pas de venir encourager par sa présence l'adresse de l'héritier présomptif de la couronne impériale et royale. Édouard VII, du temps où il n'était encore que prince de Galles, était également un des habitués de Hambourg. Je ne crois pas qu'il pratiquât beaucoup le tennis par lui-même. Le roi préfère de beaucoup le golf,

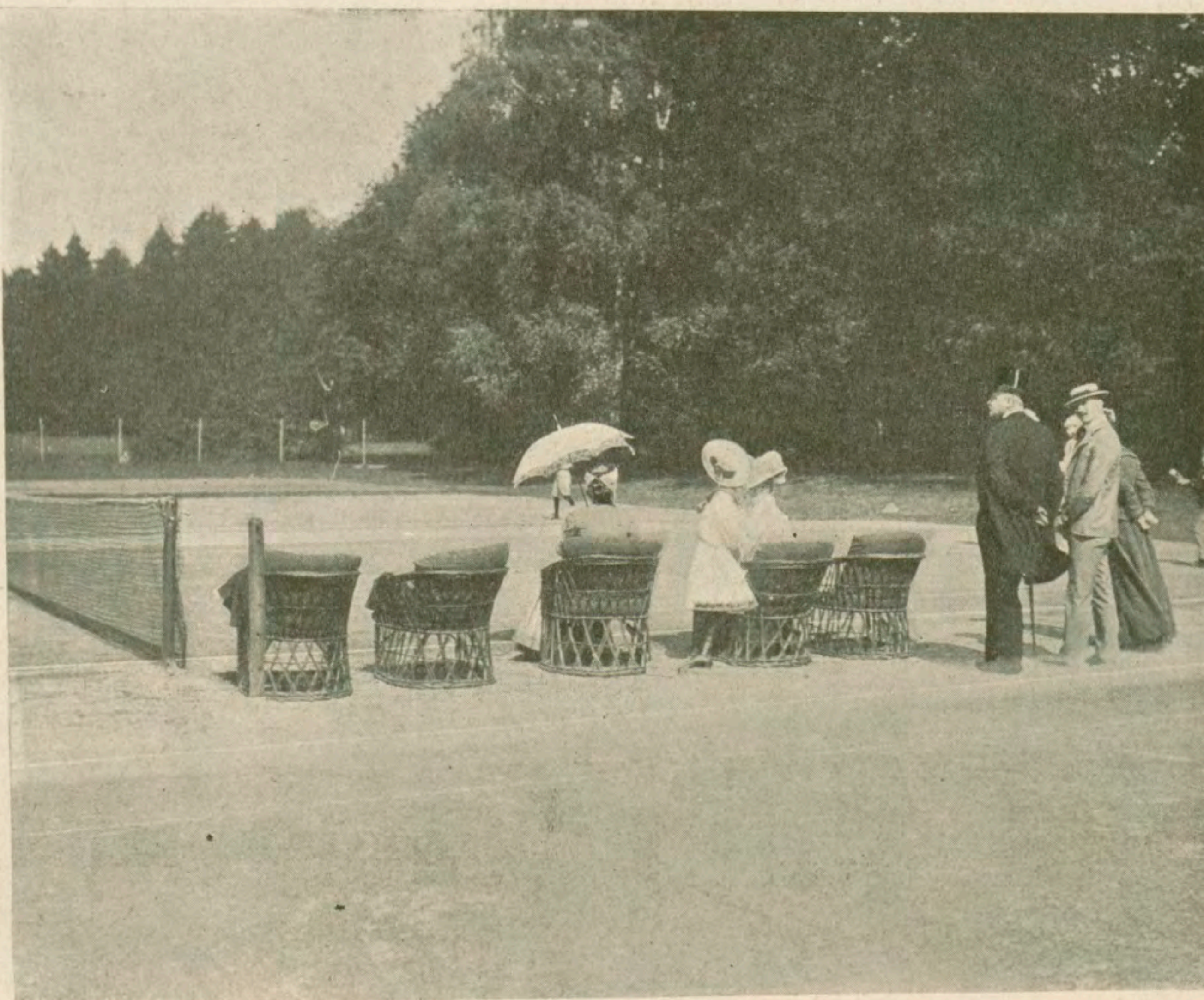
plus athlétique, plus champêtre et plus national, si j'ose ainsi parler. Le tennis en effet, a ceci de particulier, qu'il n'a pas de patrie. Quoi qu'il soit de bon ton de s'y exprimer en anglais comme au tir aux pigeons, le tennis est, comme ce dernier, essentiellement cosmopolite. Il est de tous les pays et de toutes les latitudes. On y joue à Londres comme à Madras, à Hambourg comme à Dieppe, à Nice, au Caire ou à Prétoria.

Si les découvertes de la science moderne permettaient qu'il y eût encore des îles désertes et inconnues et des Robinsons pour y faire naufrage, on les retrouverait l'année suivante jouant au tennis avec Vendredi.

Plaise aux dieux que le jeune kronprinz en reste longtemps encore à des passe-temps aussi innocents, et que les seules balles qu'il échange jamais avec les défenseurs des couleurs françaises soient ces légères et pacifiques balles de tennis.



Le Kronprinz Wilhelm et le sous-lieutenant de Müller, après la partie.



L'impératrice Augusta assistant au Tournoi.

FITZ.

COUP D'ŒIL EN ANGLETERRE

Une Épreuve calme

L'automobile, en Angleterre, est loin d'en être arrivée au même point d'évolution qu'en France et que dans les autres pays du continent. Chez nos voisins d'Outre-Manche, on en est encore à essayer de prouver qu'une voiture peut faire pendant une semaine 160 kilomètres par jour à 16 à l'heure. Il est juste de dire que celles qui se sont engagées dans la dernière épreuve de ce genre organisée par l'Automobile-Club d'Angleterre n'y sont pas toutes parvenues.



TANDIS qu'en France nous multiplions les épreuves de vitesse et qu'un peu partout l'on s'efforce d'imiter et notre industrie et les procédés par lesquels elle est parvenue à cette incontestable supériorité, il est quelques pays moins favorisés, et dans lesquels pourtant la puissance industrielle est telle que l'automobile, fille naturelle de l'industrie, y pousse malgré tout, et malgré tout y cherche des procédés nouveaux pour s'affranchir d'une loi un peu bien sévère.

Au premier rang je puis citer l'Angleterre.

L'Angleterre est certainement encore aujourd'hui l'une des premières puissances métallurgiques d'Europe et il y a dix ans seulement, c'était sans contredit



Au départ des Reliability Trials de l'Automobile-Club d'Angleterre.

A droite, S. F. Edge, détenteur de la Coupe Gordon-Bennett.

la première puissance industrielle du monde. Il lui en est resté du reste une qualité maîtresse qui pour l'automobile est à coup sûr la principale. *The times is money* et ce n'est pas du *Times* que je veux parler.

L'Angleterre est aujourd'hui encore le pays où la fortune nécessaire pour avoir une automobile est le plus répandue et le plus développée.

Sans avoir la fortune colossale, mais plus rare que nous ne croyons, des *trusts* des États-Unis, le Royaume-Uni fut pendant cent ans la banque du monde et son grand entrepôt et en a conservé une classe moyenne, très nombreuse et très riche, celle en laquelle l'automobile trouve tout naturellement son débouché et sa force.

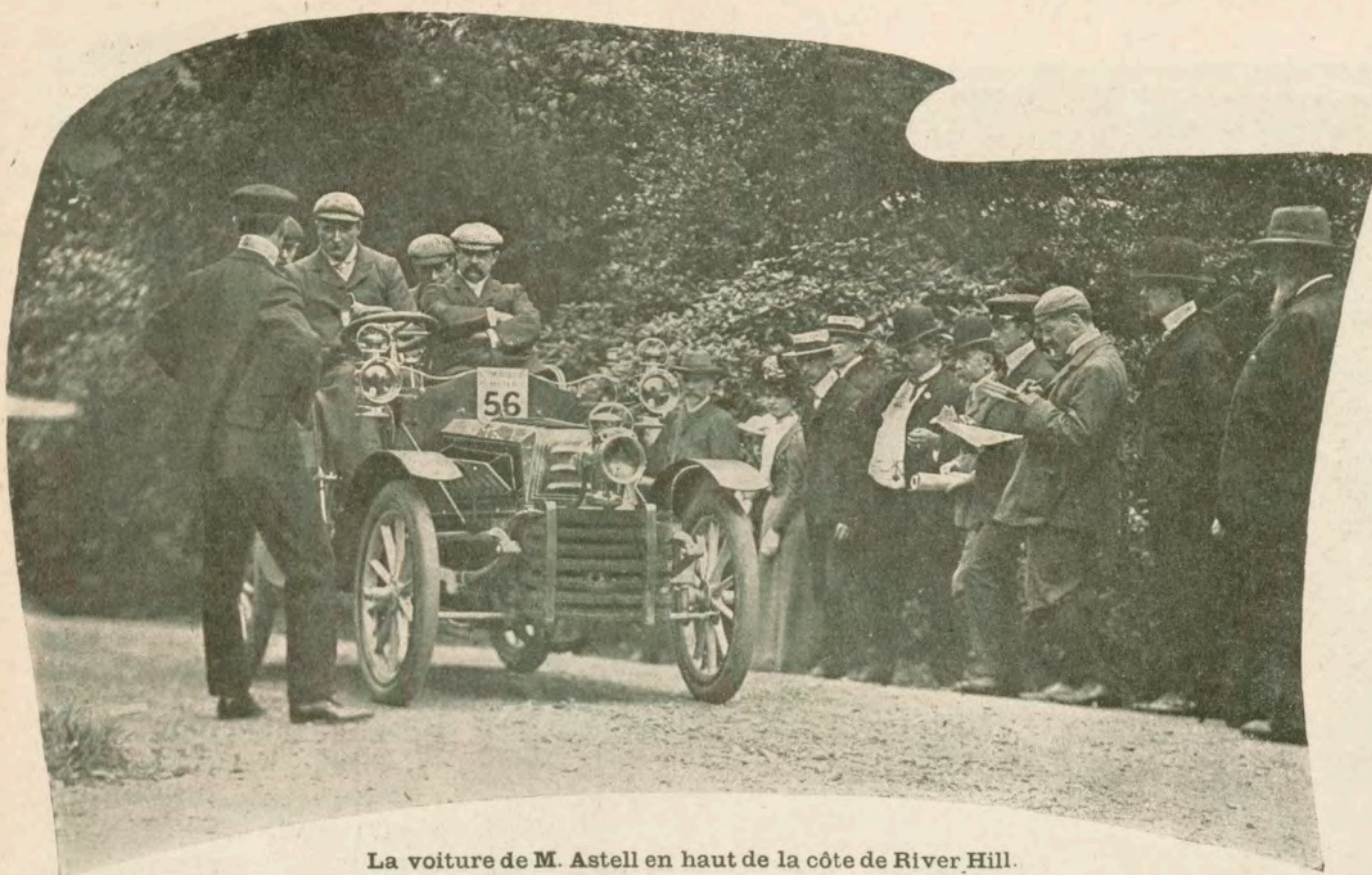
Malheureusement et de par sa fortune même l'Angleterre s'est trouvée avoir avant nous sur la route, cet agent du commerce et de l'échange, une législation très précise et très compliquée.

Lorsque le nouveau venu qu'est l'automobile s'en vint sur ces routes encombrées déjà, il se heurta à des suspensions et à des intérêts, à des coutumes et à des mœurs telles que nous ne pouvons en imaginer chez nous.

Il fallut donc prendre l'opinion peu à peu, et s'efforcer, avec cette patience qui est la caractéristique du caractère anglais, de remonter peu à peu le courant hostile au lieu de le brusquer.



Les voitures garées au Crystal Palace avant le départ.



La voiture de M. Astell en haut de la côte de River Hill.

C'est de cet ordre d'idées que procède la dernière épreuve organisée par l'Automobile-Club de Grande-Bretagne et qui portait le nom caractéristique de *the Reliability Trials*, épreuve de reliance, pour me servir d'un vieux mot français.

Pendant une semaine, et chaque jour, on a vu partir du Crystal Palace, à Sydenham, au sud-ouest de Londres, une centaine de véhicules qui chaque jour allaient faire environ 100 milles (160 kilomètres), à une allure moyenne de 10 milles à l'heure, soit 16 kilomètres.

Reste à savoir si cette vitesse, peut-être très sage et très légitime même, sur des routes aussi encombrées que le sont certaines routes anglaises, est suffisante pour créer un testimonial de la valeur intrinsèque d'un véhicule.

Car enfin, il faut bien l'avouer, et nous pouvons le dire hardiment entre nous, une vitesse de 16 kilomètres à l'heure est certainement tout à fait insuffisante pour nous aujourd'hui. Allons même plus loin, il est fort possible qu'un véhicule excellent à 10 milles à l'heure soit au-dessous de tout à 30 kilomètres à l'heure, vitesse au-dessous de laquelle il n'est plus guère possible de descendre sur le continent.

Notre seule consolation est de penser qu'en revanche un véhicule excellent à

40 à l'heure l'est encore à 16. C'est donc en somme ce que j'appellerai volontiers une épreuve à *minima*. Les bons véhicules y seront certainement classés, j'ai peur que de moins bons le soient également.

Et encore, soyons très philosophes, qu'appelons-nous bon ou mauvais ?

Au fond n'est-ce pas là une impression individuelle ? Et nos voisins n'ont-ils pas le droit de nous dire : Et si cela nous suffit, tout comme la femme de Sganarelle disait :

« Et s'il me plaît à moi d'être battue ? »

La plus intéressante journée des 650 milles « Reliability Trials » fut celle dans laquelle deux splendides essais sur côte ont été faits.

Le premier était à River Hill, côte qui mesure 1 144 yards de longueur. La pente varie de 1/17 (6 p. 100) au bas, à 1/10 (10 p. 100) en haut ; il y a de plus à cet endroit une courbe très prononcée.

Jarrott monta la côte qui s'élève à 300 pieds, en 2 m. 30, tandis qu'une Serpollet, qui excelle dans les côtes, grimpa la côte en 2 m. 18. Une 10-chevaux, conduite par M. Proser, de Glasgow parvint au sommet en 5 minutes et ce temps est excellent pour les voitures de cette force.

La côte suivante était Westpham Hill, qui mesure 2 063 yards de longueur. Elle s'élève de 400 pieds et monte à un certain endroit à raison de 1/8 sur 500 yards. La Panhard fait 2 m. 55 s., tandis que la Serpollet faisait le parcours en 10 secondes de moins. La voiture à

vapeur a atteint une vitesse de près de 20 milles à l'heure.

Six voitures seulement ont reçu le maximum de 300 points chacune pour les quatre journées au cours desquelles des chiffres officiels ont été relevés : une 6-chevaux à vapeur White, une 12-chevaux Gladiator, une 12-chevaux Belsire, une 20 chevaux Wolseley et deux 22-chevaux Daimler.

Dans la première classe, celle des voitures vendues de 1 000 à 1 200 livres, la lutte entre les deux Daimler et la 15-chevaux Panhard a été des plus intéressantes.

La Panhard avait fait trois fois 300 points et une fois 299 contre quatre fois 300 aux Daimler, mais, le dernier jour, Jarrott a une fois de plus eu 300 points tandis que les Daimler perdaient chacune quelques points, ce qui mettrait à quelques points d'avance à la voiture française.

Le correspondant du *Daily Telegraph* dit qu'il était intéressant de noter la façon dont les chauffeurs ont été reçus. Les enfants, sous l'impression qu'une grande course était disputée, étaient naturellement heureux, tandis que les gens âgés, qui sont effrayés par une allure de 10 milles, paraissaient inquiets. La *gentry* locale, quelquefois rencontrée en voiture ou à cheval, était portée à la critique. — Elle y viendra.

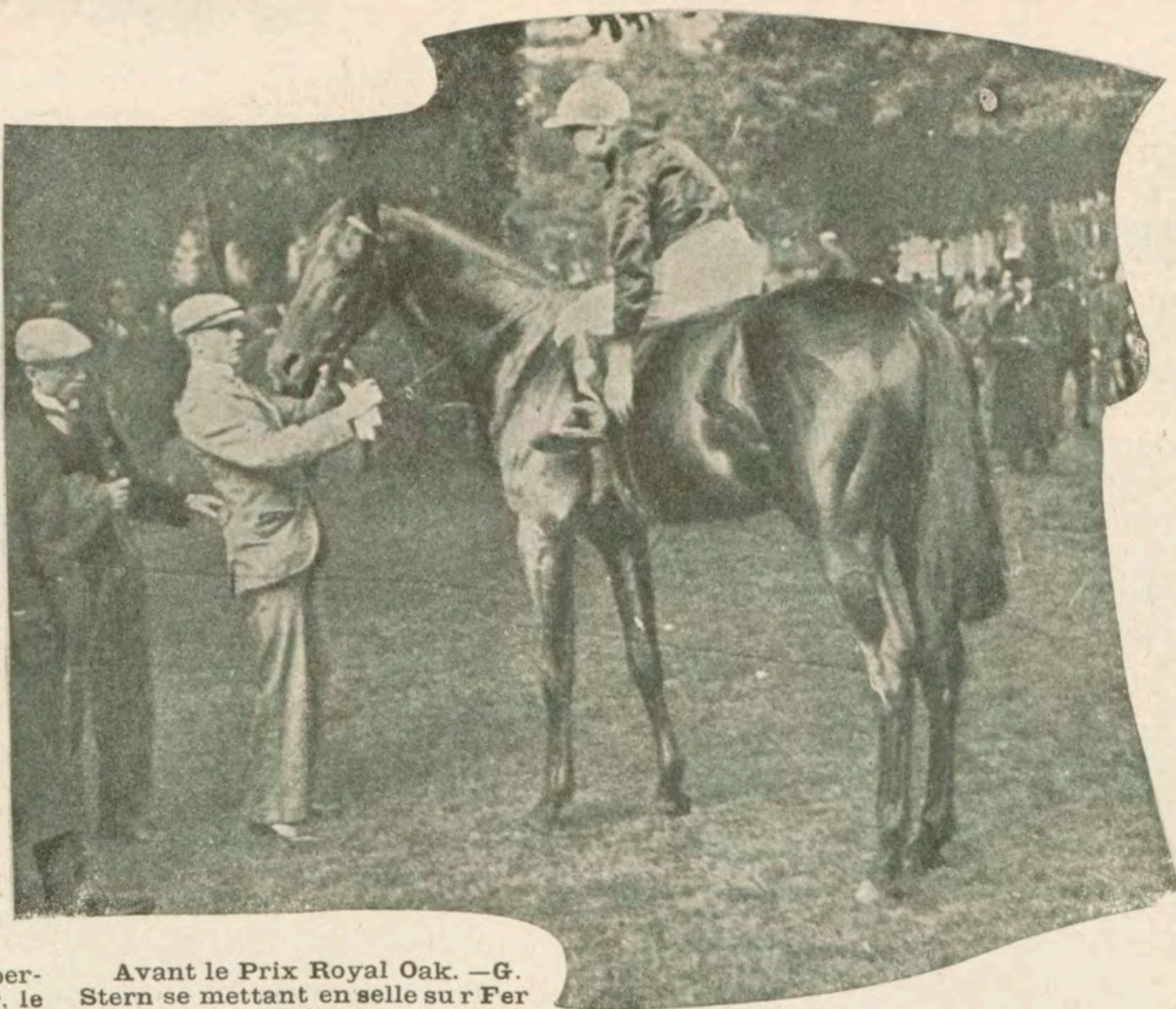
GEORGES PRADE.



L'arrivée des voitures à Londres, après six jours de voyage.



Affection par Son O'Mine et Aberdeen, propriétaire et entraîneur, le B^{on} Foy; jockey: A. Carter.



Avant le Prix Royal Oak. — G. Stern se mettant en selle sur Fer par St-Serf et Filomena, propriétaire M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman.

Affection a battu d'une courte tête Facette, à M. Delamarre, laquelle n'était qu'à une tête de Kadikoï que suivait à une courte tête Arizona).

(Fer a gagné l'épreuve battant d'une longueur Kakimono à M. J. de Brémont).

LES COURSES

Au Bois de Boulogne

Le Royal-Oak et l'Omnium

Un temps couvert, maussade et froid, un vrai temps d'automne pour les deux grandes journées classiques de la saison; avant la création du Prix du Conseil municipal, c'était la « grande journée », néanmoins l'Omnium marque la rentrée des retardataires; parmi les sportsmen pas un ne manquait et même les plus fervents disciples de saint Hubert avaient lâché le fusil pour la lorgnette de course. Au point de vue sportif, la réunion fut très brillante; concurrents nombreux, épreuves très bien disputées, arrivées sensationnelles, rien n'a manqué.



POUR les épreuves qui se disputèrent dans cette journée, les concurrents étaient si nombreux que force avait été de faire venir des jockeys d'outre-Manche; je m'empresse de dire qu'ils n'ont point brillé et que tout le succès a été pour nos jockeys anglo-français G. Stern, W. Pratt, et principalement le jeune A. Carter. Ces trois fines cravaches ont laissé tout juste une épreuve, un prix à réclamer à leurs confrères américains. Encore quelques journées comme celle de dimanche et les propriétaires encore entichés des jockeys américains auront tôt fait de revenir aux anglo-français. Il faut dire, du reste, que les cravaches d'outre-Atlantique sont arrivées à un excellent moment pour eux; nous manquions de bons jockeys, les meilleurs étant morts, ayant pris leur retraite ou s'étant établis entraîneurs. Les apprentis encore trop jeunes ne pouvaient donner la mesure de leurs moyens; aujourd'hui qu'ils ont plus de force, plus de tête, plus d'habitude des épreuves publiques, ils valent presque leurs aînés d'il y a cinq ou six ans; de plus, ils ont pris de la monte américaine ce qu'elle a de bon.

W. Pratt, grâce à son énergie, a fait triompher Saskia, au baron de Schickler dans le prix de la Celle-Saint-Cloud, lui faisant perdre ainsi sa qualité de maiden. W. Lane, la fine cravache anglaise, joue de mal-



Avant le Prix Royal Oak, un coin de pesage. — Le B^{on} de Schickler, M. de Pourtalès leur entraîneur W. Webb et leur jockey M. Henry.



Le jockey W. Pratt est mis en selle sur Olivarez, par l'entraîneur W. Webb. Temps couvert.

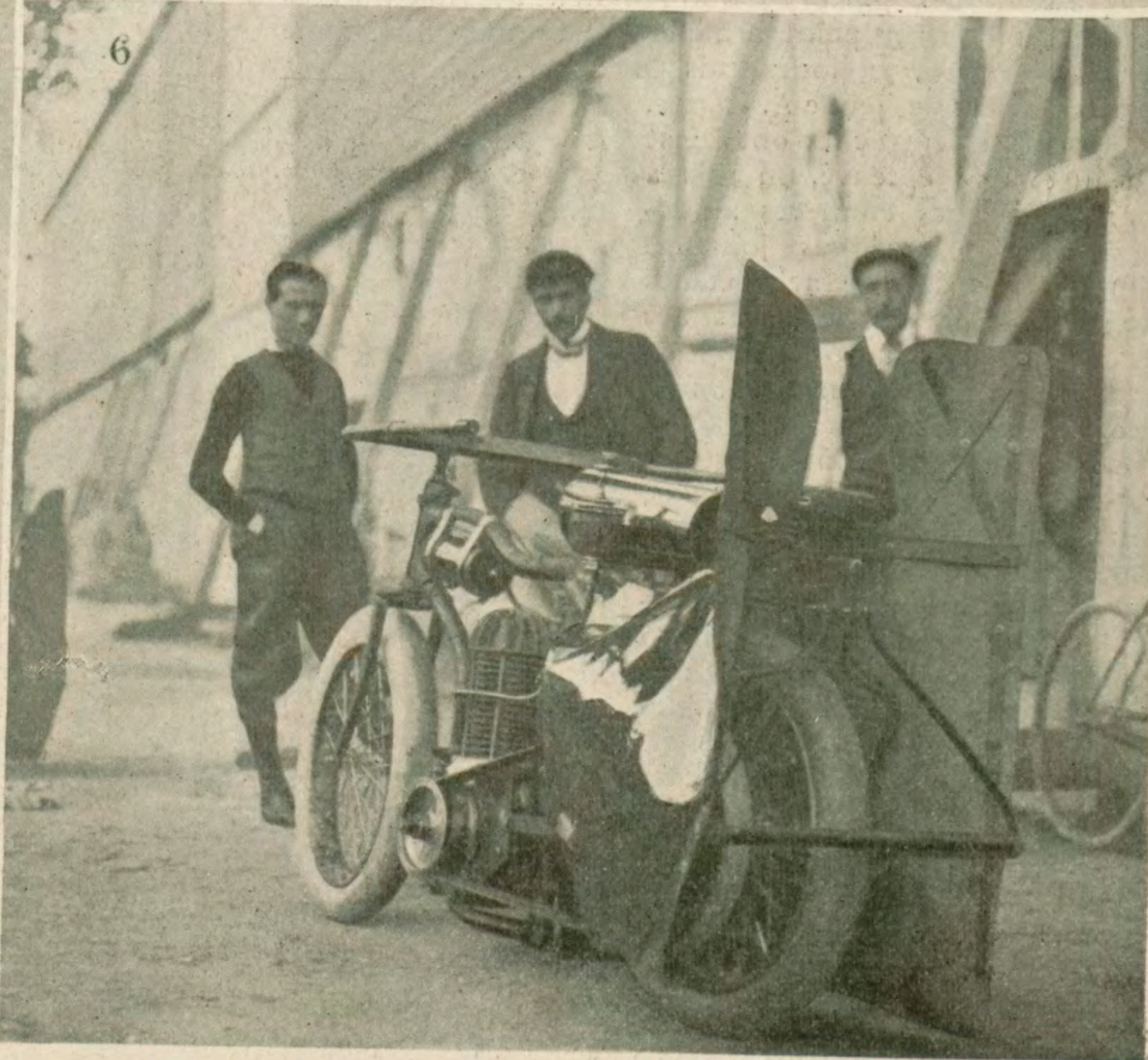
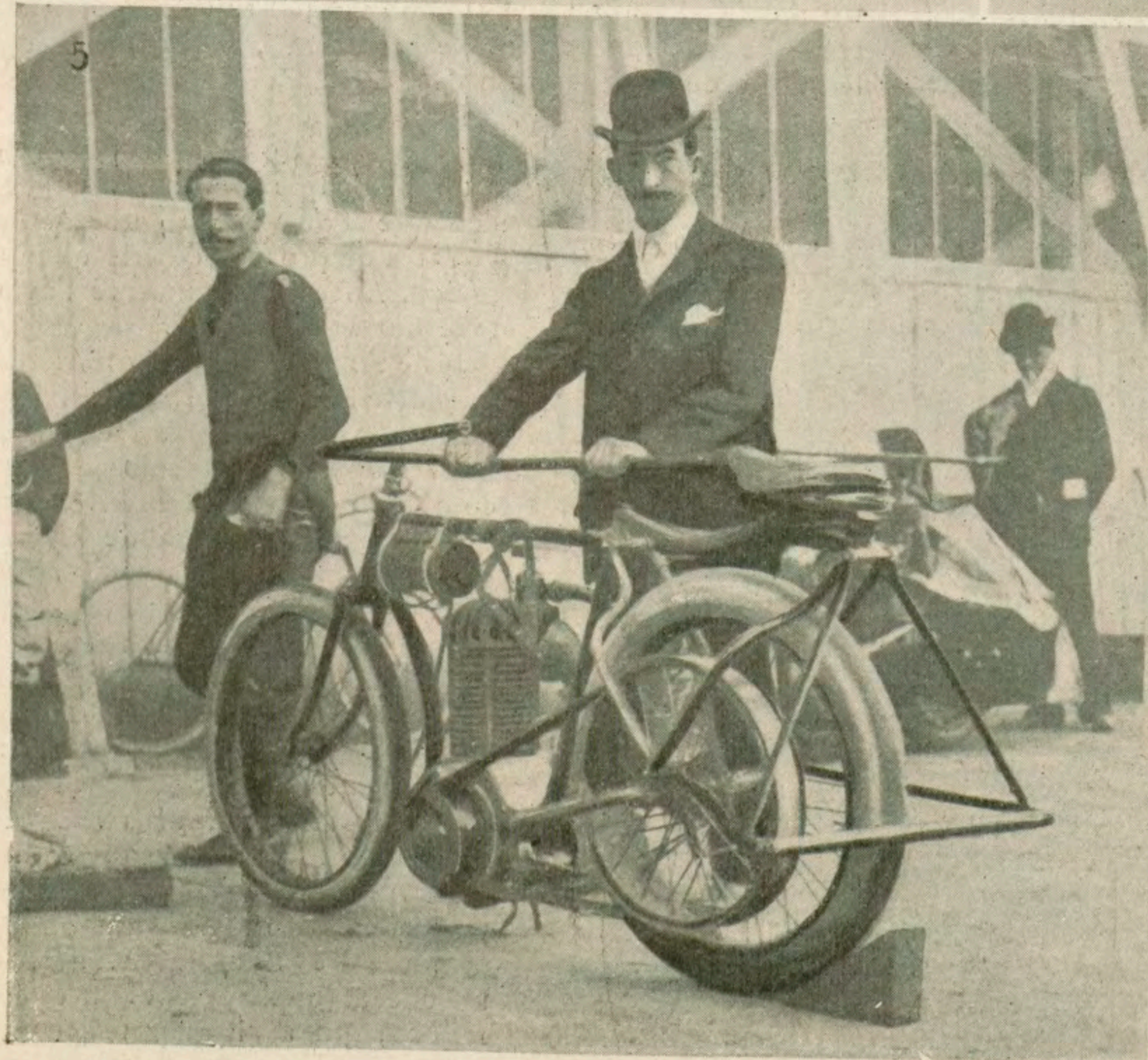
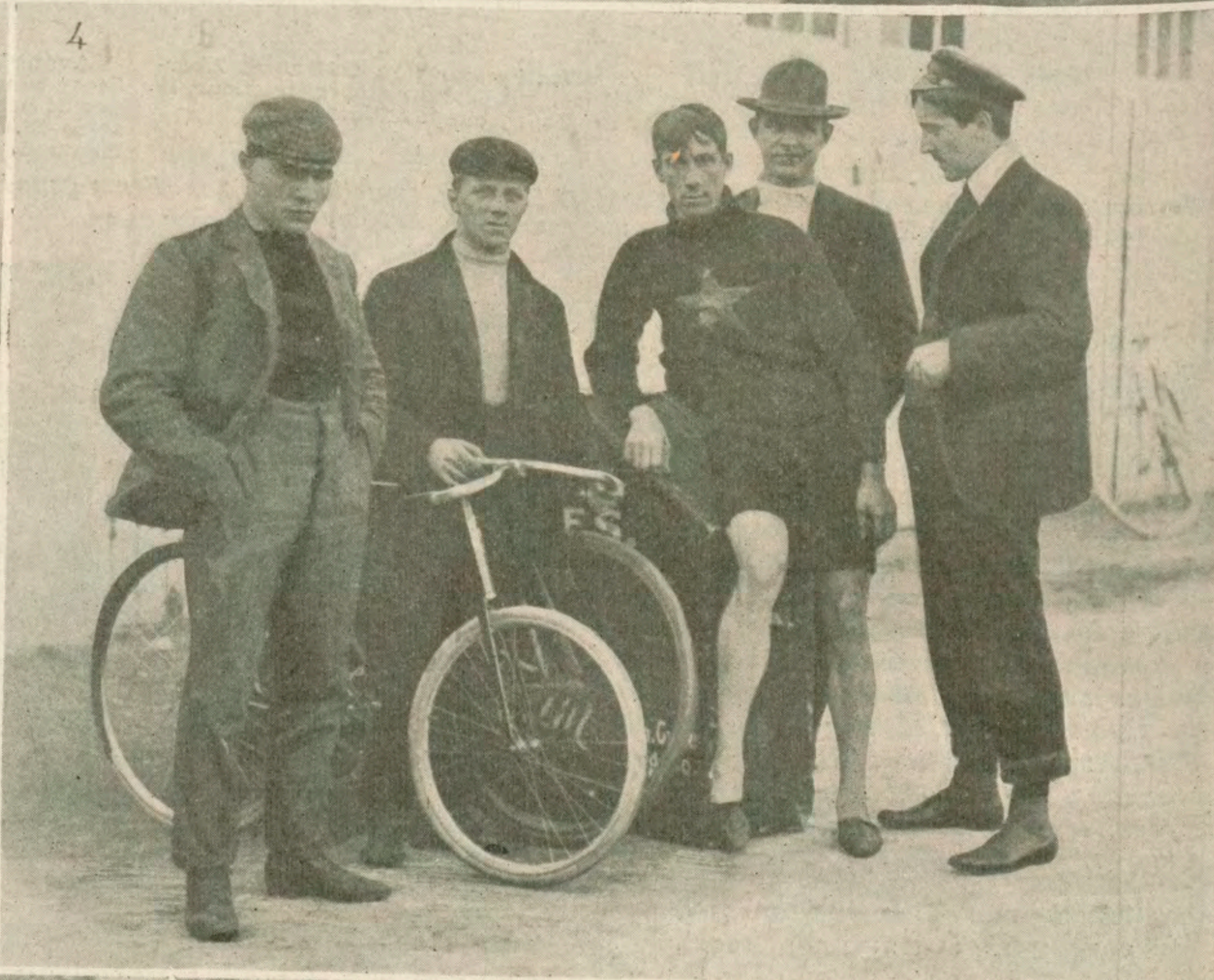
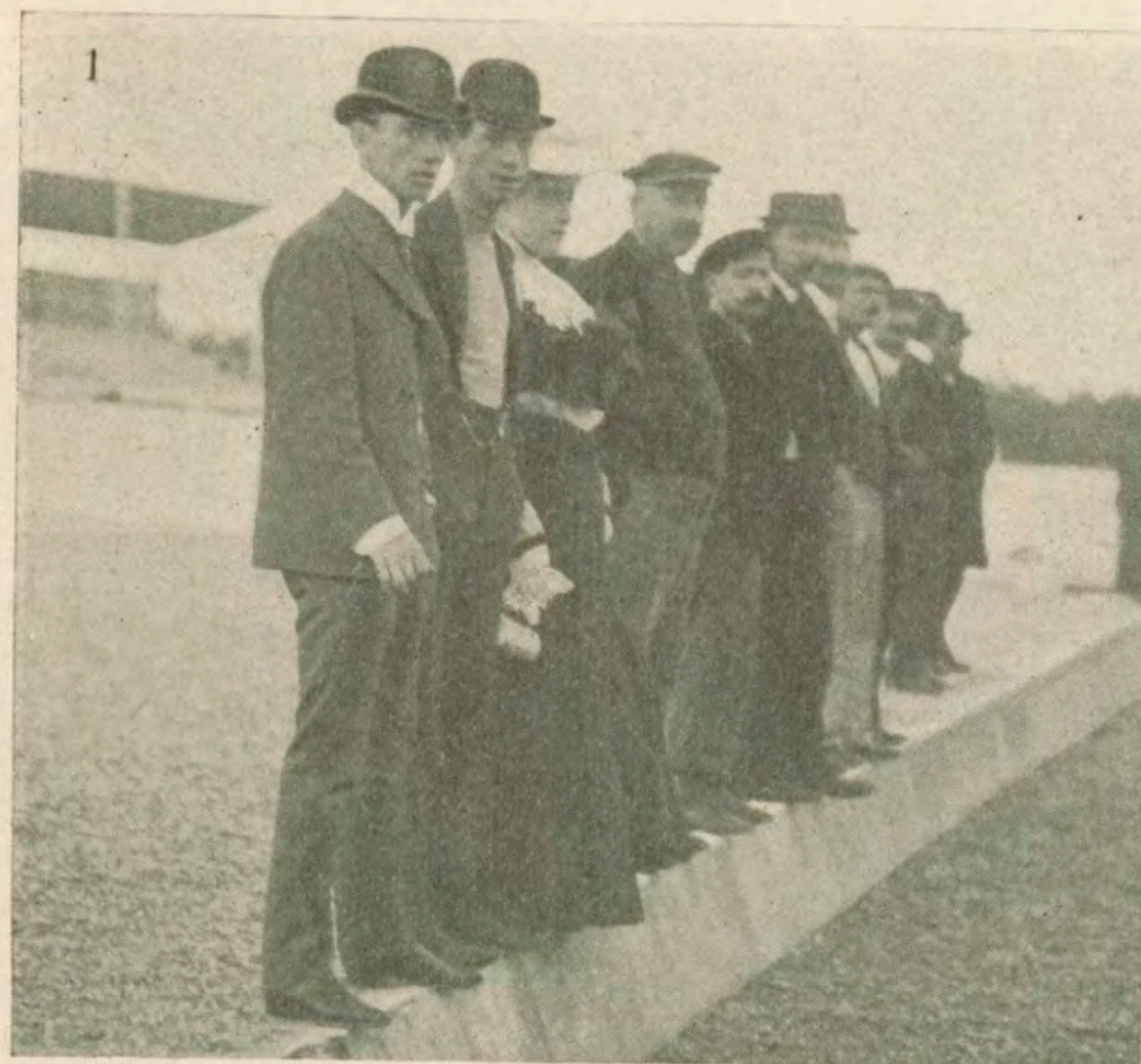
heur sous la casaque de M. de Brémont; il a fait perdre par sa mollesse la place de premier à Mlle de Scudéri.

L'Omnium, le grand handicap classique, avait réuni vingt et un partants. Rarement course se présentait plus ouverte; on avait fait d'Arizona un favori; il n'a pas complètement trahi la confiance de ses partisans, puisqu'il est arrivé quatrième, aussi près que possible des vainqueurs, arrivant à une courte tête du troisième, Kadikoï, lequel n'était qu'à une tête du second Facette, que le gagnant Affection ne précédait que d'une courte tête. On peut dire que c'est arriver « dans un mouchoir ». Avant le départ, M. de Saint-Alary et l'habile Milton avaient recommandé à W. Pratt de se maintenir hors du peloton; avec les Américains on peut toujours craindre d'être enfermé; le jockey a bien suivi ce conseil, il est parti en tête, et ce n'est qu'aux trois quarts du parcours qu'il a rejoint les leaders; mais malgré la science de Pratt, Arizona a succombé à la tâche vraiment trop lourde pour un poulain de trois ans de gagner l'Omnium sous le poids de 56 kilos. Il a été battu par deux pouliches de son âge, Affection et Facette, qui recevaient vingt-trois et vingt-six livres et par le quatre ans, Kadikoï, auquel il donnait neuf livres. Sa défaite est donc très honorable; elle montrerait, s'il en est besoin, le mérite de la génération des trois ans.

L'arrivée a été particulièrement émouvante, et on aurait pu croire à un quadruple deat-heat. Grâce à l'énergie et au tact du jeune A. Carter, très en progrès depuis quelque temps, Affection a conservé l'avantage d'une courtetête.

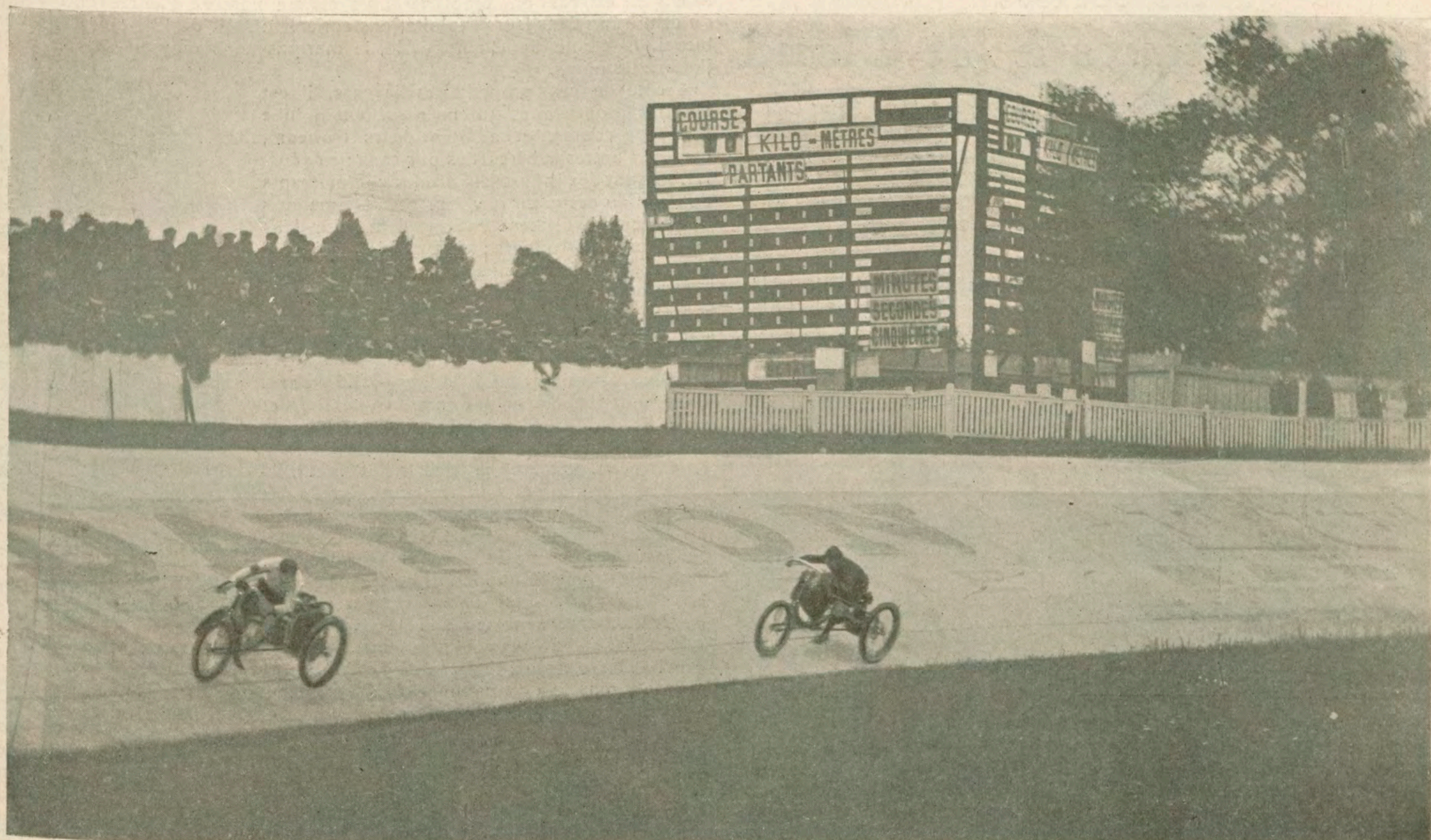
Je ne serais pas étonné qu'Arizona gagnât le Prix du Conseil Municipal où il est assez bien placé en poids, pour suppléer au besoin sa sœur et compagne d'écurie de Kizil Kourgan.

La grosse allocation de la journée, le Royal Oak — il s'est monté cette année à 76 375 francs — qui est notre Saint-Léger, a été pour Fer, à M. Ed. Blanc; et il est curieux de constater que comme le Saint-Léger anglais, il a été gagné par un descendant de Saint-Simon. Fer, en effet, est issu de Saint-Serf. Sa mère, Filomena, avait été importée d'Angleterre, pleine de lui; elle faisait partie de la même suite que Simoon la mère de Surprenant. Fer, est un cheval foncièrement bon et courageux, qui avait disputé les principales épreuves du printemps et de l'été, et s'était honorablement comporté partout. FRANC-PICARD.



LES STAYERS AU PARC DES PRINCES

1. Les sports sont frères. Milton Henry et Mac Gim sont venus surveiller l'entraînement de leur ancien collègue Michael qui a lâché l'étrier pour la pédale. — 2. Le départ de la course de l'heure (de gauche à droite, Contenet, Bouhours, Michael.) — 3. Michael à l'entraînement. — 4. Elkes, récemment débarqué d'Amérique et son team. — 5. Une motocyclette d'entraînement. — 6. La même, avec coupe-vent. C'est cette machine qui entraînait Bouhours, lors de sa chute; on aperçoit en arrière, à droite, Devilly qui la montait quand elle dérapa, le projetant sur le ciment à 80 kilomètres à l'heure.



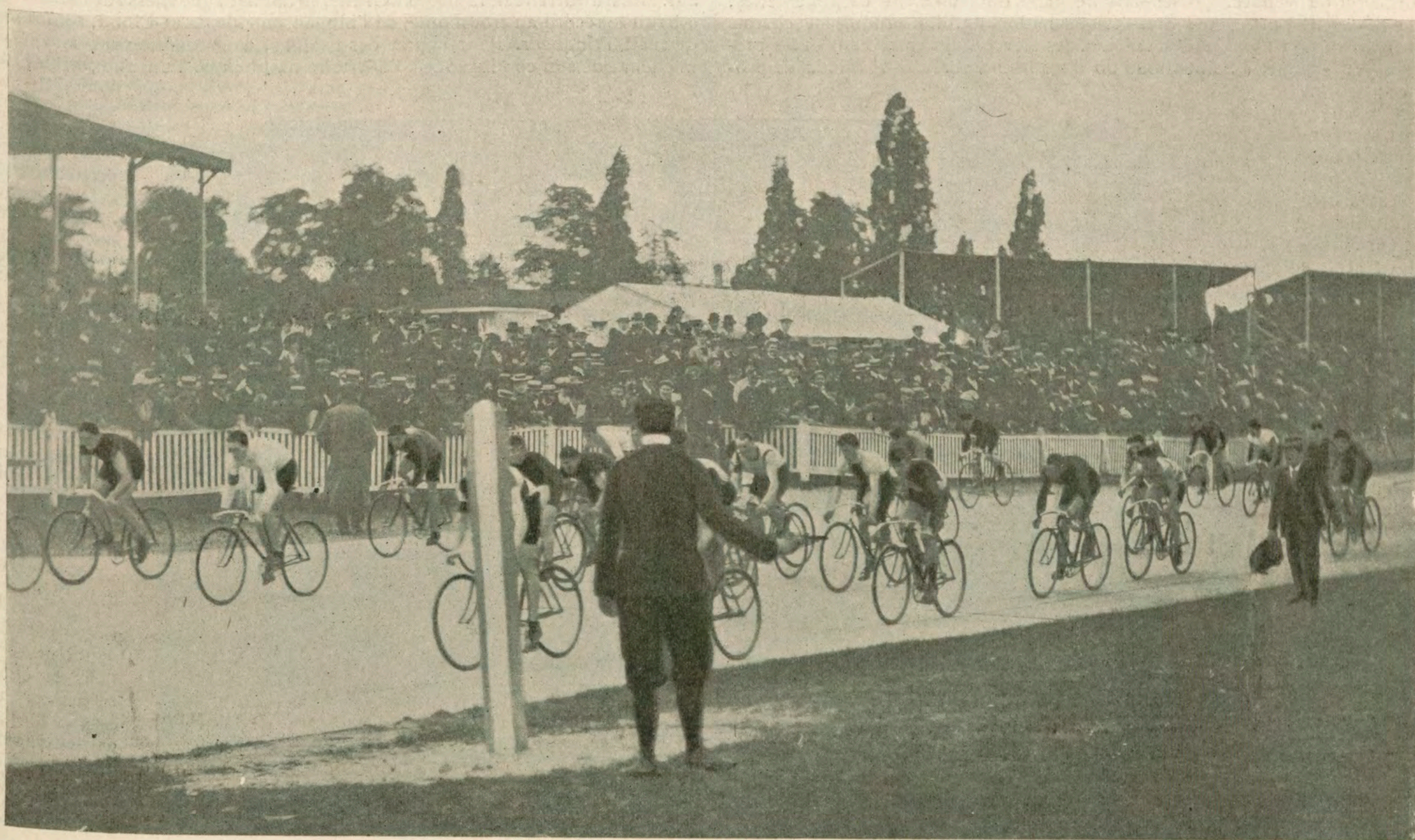
Rigal.

Osmont.

(Temps couvert).

LE MATCH RIGAL-OSMONT. — UN VIRAGE.

Conclu à la suite d'une discussion entre les deux champions du tricycle, le match s'est disputé sur 10 kil. au vélodrome du Parc des Princes. Un incident d'allumage a forcé Osmont à s'arrêter et Rigal a terminé les 10 kil. en 8 m. 34 s., sur son tricycle muni de pneumatiques Dunlop.



PENDANT LA COURSE DE PRIMES.

Toujours très goûtée du public qui apprécie fort les enlevages auxquels elle donne lieu, la course de primes de dimanche dernier où les primes se succédaient tous les 166 mètres, a été endiablée. On peut se rendre compte par notre photographie de l'animation que présentait la piste.

LES COURSES

Les Trotteurs à St-Cloud

Depuis que la Société du demi-sang est dans... ses meubles à Saint-Cloud, elle fait de belles recettes ; et cependant depuis l'ouverture de la saison, elle n'a guère été favorisée par le temps, je ne parle que des réunions de trot. Il faut dire aussi que ses programmes sont bien supérieurs à ceux qu'elle nous offrait à Vincennes, chacun d'eux comporte une épreuve avec une allocation de 10 000 francs.



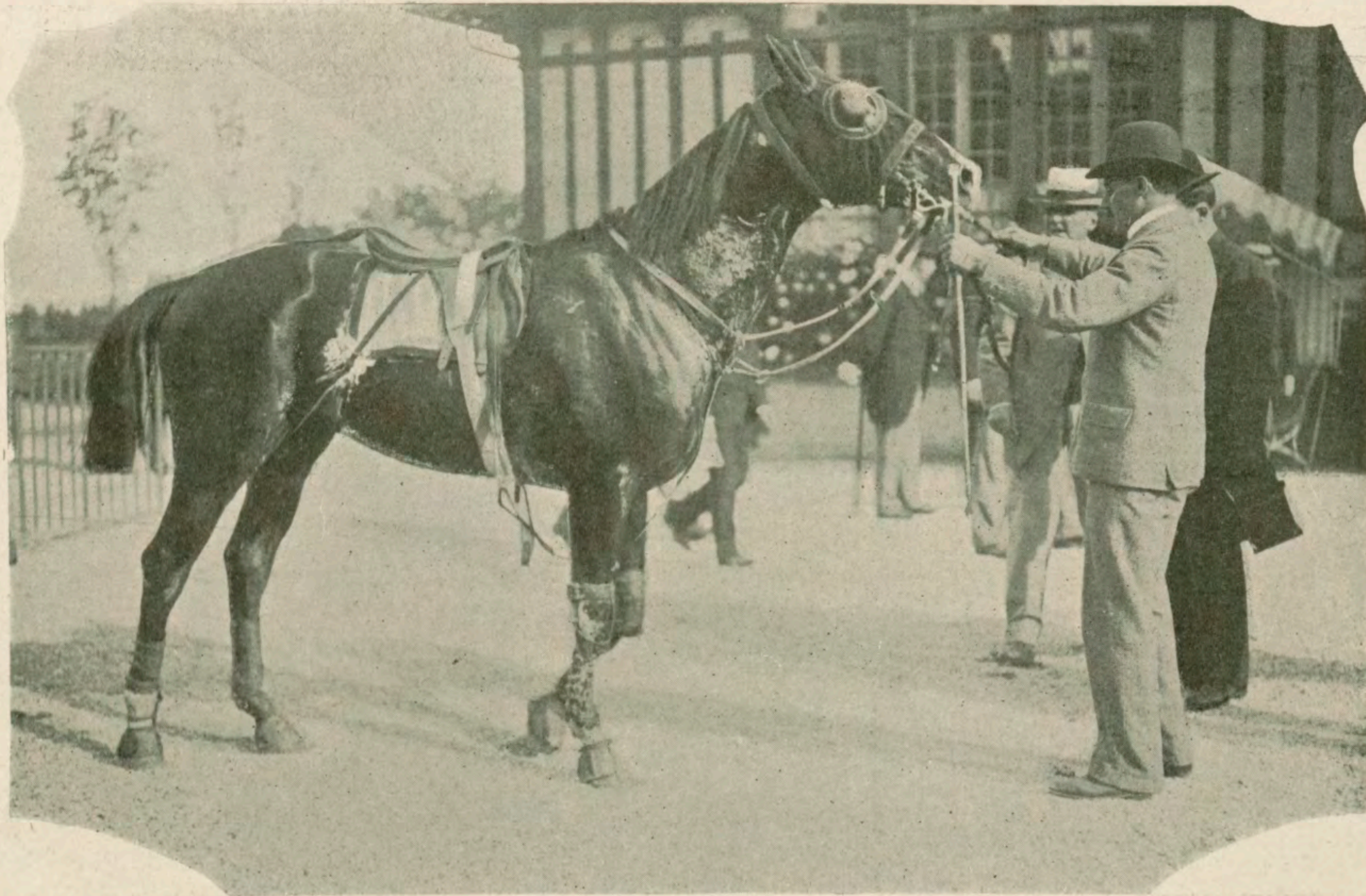
L'AVANT-dernière réunion du trotting, à Saint-Cloud, fut la première de la saison favorisée par le beau temps ; aussi beaucoup de monde en dehors du public spécial qui ne manque pas une journée. Ce public spécial qu'on ne voit que très rarement sur les autres hippodromes est assez curieux à étudier : il se compose d'éleveurs et de propriétaires. Les éleveurs sont de Nor-



Avant une épreuve : le maréchal ferrant visitant la ferrure d'un concurrent.

mandie ou de Vendée, possesseurs de haras ou seulement de jumenteries, dans ce cas ils ont recours aux étalons nationaux. Ils produisent chaque année un certain nombre de poulains, les élèvent, les entraînent et les présentent eux-mêmes à Saint-Cloud ou dans les nombreuses réunions de province ; ils sont

en même temps marchands de chevaux et produisent à côté du demi-sang trotteur le cheval de service de belle origine qui trouve de nombreux amateurs. Les courses, outre les bénéfices qu'ils en retirent, leur servent de réclame commerciale. Nous retrouvons la plupart d'entre eux dans les concours hippiques régionaux ou généraux. Ce sont les Lallouet, les de Basly, les Gauvreau, les Cavey, les Forcinal, les Viel, les Thibault, les Boulnois, les Corbière, les Brion, les Mesnage, etc.



Uruffe, par Presbourg et Etoile filante, à M. Olry, gagnante du prix Impétueuse, en 6 m. 23 s. 2/5 sur Tulipe, à M. Fouard (6 m. 24 s. 3/5).

Parmi les éleveurs on compte aussi un certain nombre d'amateurs, qui ont du demi-sang dans leurs exploitations agricoles : MM. de L'Espine, R. d'Imbleval, le comte de Chantemerle, le marquis de Blangy et d'autres dont j'oublie les noms.

A côté de ces propriétaires-éleveurs, il est d'autres propriétaires qui ne possèdent qu'une écurie de course, et achètent leurs trotteurs, comme d'autres achètent des pur sang ; en général, ce sont des industriels ou des commerçants de Paris ou des grandes villes, grands amateurs de chevaux et qui cherchent une distraction dans leur écurie de trotteurs ; c'est que le demi-sang trotteur, quand il a fini sa carrière de course et même pendant, est un excellent cheval de service, très agréable à conduire, en faisant beaucoup d'effet. Aussi, parmi les propriétaires qui font courir à Saint-Cloud, nous trouvons M. N. de Bluze, — le nom seul dit assez, — M. Hémard, un grand distillateur des environs de Paris et président du Conseil général de la Seine ; M. Derossy, propriétaire d'une grande chocolaterie à La Chapelle, et même ce dernier s'est tant intéressé aux trotting et aux trotteurs, qu'il a fait l'acquisition d'un haras en Normandie, et s'est mis à faire de l'élevage. MM. Lefèvre et Costenoble, grands bouchers du Nord de la France, etc.

Souvent, dans le public qui ne fréquente que les courses plates ou d'obstacles j'ai entendu railler les courses au trot : « Ah ! dit-on, ils en font des coups, ces Normands ! Si on avait le tuyau, ce qu'on en gagnerait d'argent ! » Grave erreur, turfistes de Longchamp ou d'Auteuil, grave erreur, il n'y a pas plus de « coups montés » à Saint-Cloud qu'ailleurs. Le plus souvent ce sont les propriétaires eux-mêmes, leurs associés, leurs fils, ou de vieux serveurs depuis longtemps attachés à l'écurie qui sont jockeys ou drivers. L'affaire Blain dont on parle beaucoup, n'a pas peu contribué à propager ces mauvaises idées dans le public. Nos lecteurs ont dû être au courant de l'incident par les quotidiens : un bookmaker nommé Blain a été pincé par M. Berthod, alors qu'il essayait un ingénieux appareil destiné à crever les pneumatiques ; dans une perquisition faite chez lui, des fioles contenant du sulfate d'ésérine et du chlorhydrate de morphine ont été trouvées ; la justice informe, attendons les résultats et revenons aux courses de mercredi.

Le prix Impétueuse, le gros morceau de la journée, a été une des plus belles courses de la saison. Le gagnant, Uruffe, par Presbourg et Etoile filante, à M. L. Olry, a trotté en 1 m. 33 s. 1/2 ; mais la seconde, Tulipe, une Moonlighter, à M. Fouard qui rendait 15 mètres à Uruffe, en donnant une vitesse de 1 m. 32 s. 3/5 a battu le record au trot monté, de l'hippodrome de Saint-Cloud, record que détenait Trinqueur. Pour le prix des Etalons, la Vendée ayant amené les meilleurs de son contingent, il était tout naturel que l'un d'eux triomphât.

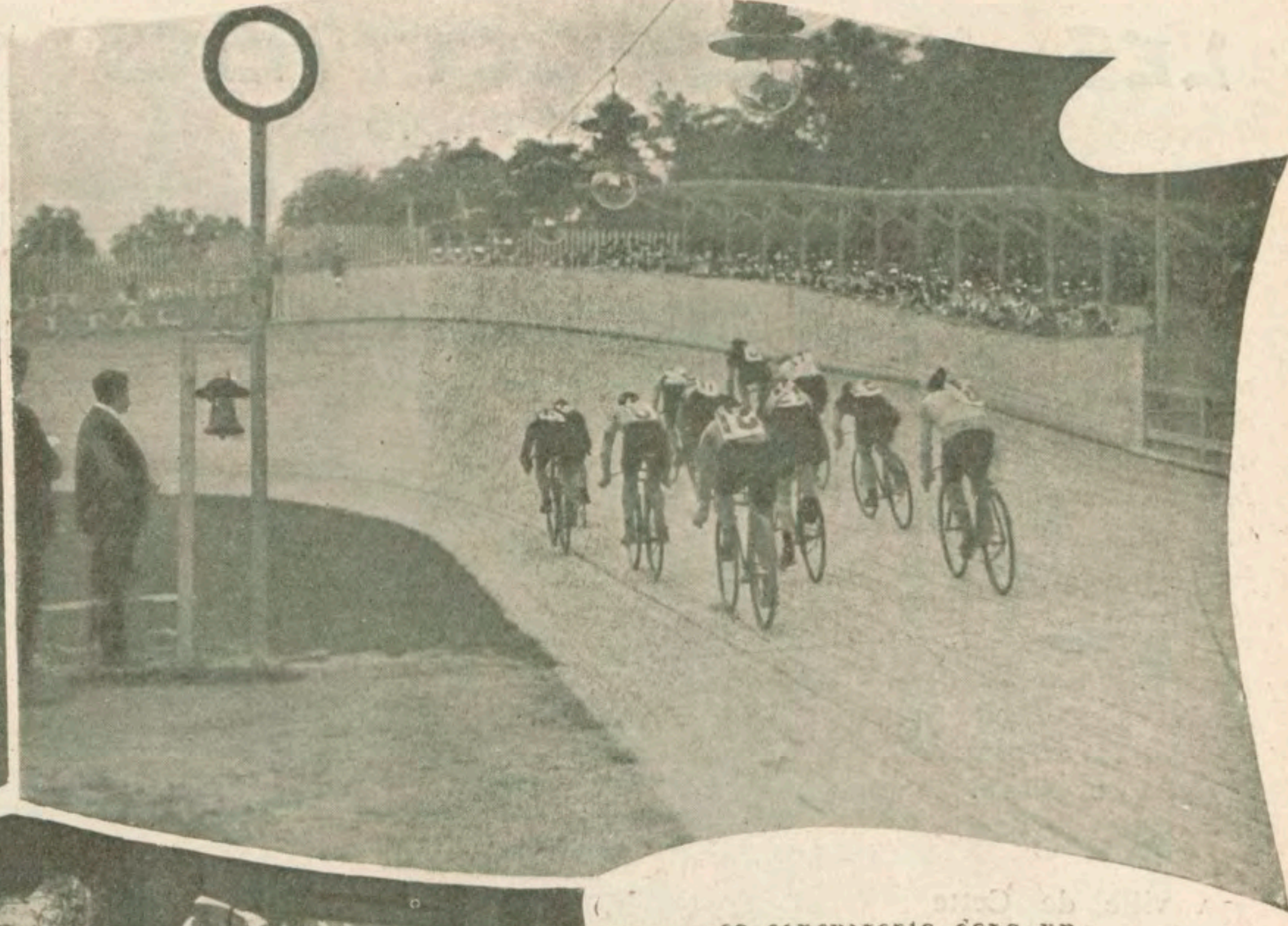
Vent d'Ouest a soufflé en faveur de M. Garreau, son propriétaire, et de la façon la plus douce, le fils de James Watt ayant gagné arrêté. La vitesse enregistrée est presque une révélation, 1 m. 38 s. 1/2. Ce chronométrage est-il exact ? D'après le starter lui-même de la Société de demi-sang, M. Boitelle, il ne le serait pas tout à fait, bien que Tulipe ait dû trotter plus vite qu'Uruffe : mais le chronométrateur ne compte qu'à partir de la sonnerie de départ quand il devrait compter au moment du baisser du drapeau. F. P.



M. Berthod, propriétaire et entraîneur de trotteurs, qui découvrit sur le terrain de Bagatelle, la herse à pneumatiques.



Un changement d'équipier en cours d'épreuve.



ES CIRCUITIS CETS UN virage.

(Remarquez la taille des numéros.)

Une Course à l'Américaine

L'abondance des matières nous a forcé à remettre, la semaine dernière, le compte rendu de cette épreuve qui, d'ailleurs, ne fut guère favorisée par le temps. Mais elle marque un essai trop intéressant pour que nous le passions sous silence. Et nous ne manquerons pas de prêter notre concours aux directeurs de vélodromes, chaque fois qu'ils feront une tentative pour nous présenter quelque chose qui nous sortira un peu de ce que nous avons coutume de voir chaque dimanche.



La course de six heures qui s'est disputée l'autre semaine au vélodrome Buffalo est une épreuve d'un genre tout nouveau en France.

Elle se disputait, en effet, par équipes de deux coureurs, se remplaçant à tour de rôle à leur gré, et sans que les deux puissent se trouver simultanément sur la piste. Les courses de ce genre sont fort communes en Amérique. On sait quelle en fut l'origine.

Elles la trouvèrent dans le bill interdisant de donner des courses pendant lesquelles les coureurs resteraient plus de 12 heures en piste. Ce bill lui-même avait été suscité par les accidents survenus pendant les courses de six jours consécutifs qui s'organisaient tous les hivers dans les différentes villes d'Amérique. Or, ces courses, si elles ne touchaient que de loin au sport, avaient, pour les organisateurs, un côté intéressant. Elles rapportaient beaucoup d'argent.

Il fallait donc trouver un moyen de respecter la loi, mais de la tourner. Et alors, l'un des Barnum, homme d'esprit fort ingénieux, eut l'idée de remplacer chaque coureur par une équipe de deux hommes se relayant, en sorte que chacun des deux hommes ne restât pas en piste plus de douze heures sur vingt-quatre.

L'innovation eut un énorme succès.

Toutes les villes suivirent l'exemple de New-York et les six day's races qui avaient vu la mort de près revécurent comme de plus belle.

En somme, les coureurs ne furent guère moins fatigués

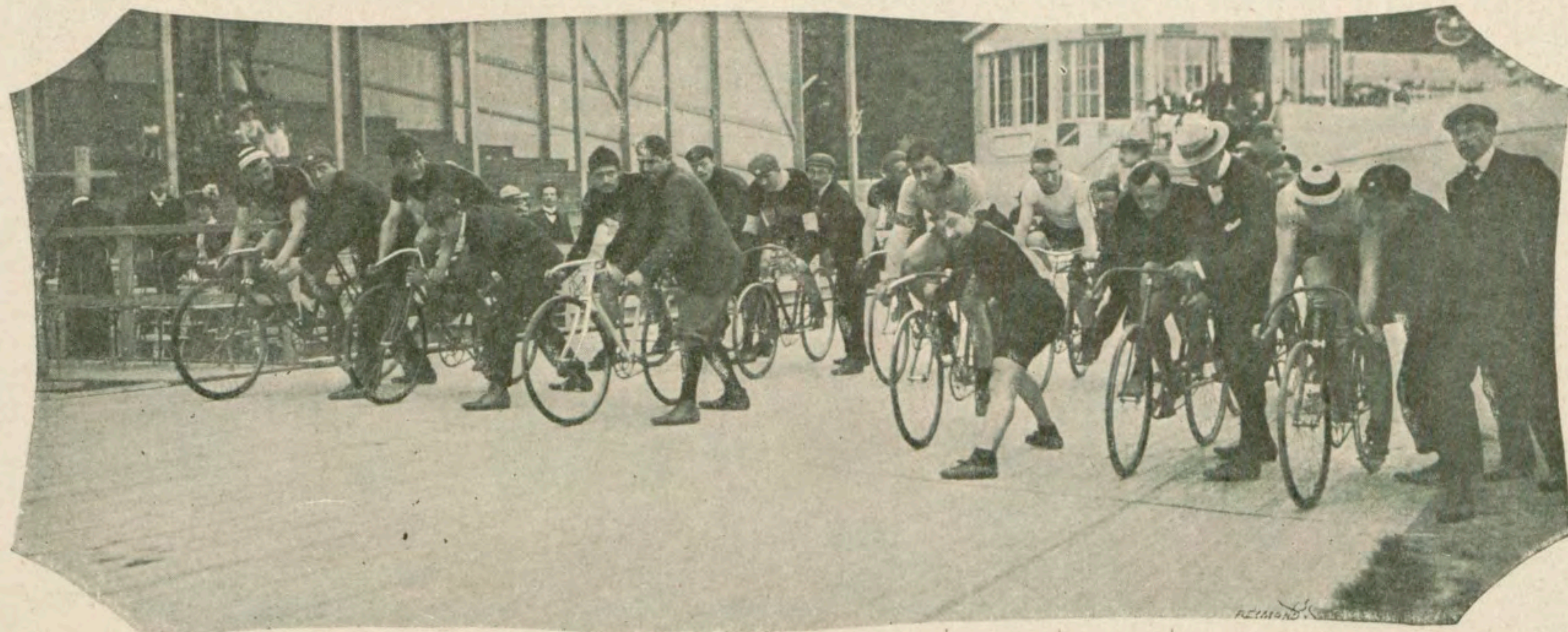


Bourotte et Gougoltz combinant leur tactique avant la course.

Parmi les équipes engagées, Bourotte-Gougoltz étaient, naturellement, grands favoris. Les qualités d'aptitude au train de la « Grenouille » et de la « Locomotive » comme on les appelle au quartier des coureurs, leur courage et leur endurance, l'habitude qu'a Gougoltz de semblables épreuves les désignaient pour la première place.

Il n'en fut pas ainsi. Au cours de la troisième heure, le petit Bruni parvint à s'échapper et à prendre une centaine de mètres, son coéquipier Louvet le rejoignit et augmenta la distance et, finalement, Bruni réussit à rejoindre le peloton. Il avait, dès lors, un tour d'avance qu'il fut impossible de lui reprendre et Bruni-Louvet remportèrent la première course de six heures à l'américaine.

HENRI DE VÈZE.



Jenkins. Jaack. Brusoni. Simar. Petit-Breton. Fisher. Lootens. Gougoltz. (Clichés J. Beau.)

Le départ de la course de 6 heures à l'américaine, au vélodrome Buffalo, la première épreuve de ce genre disputée en France.

LES JOUTES CETTOISES AUJOURD'HUI ET JADIS

Au cours de cet été, les « Joutes Lyonnaises » sur la Seine et les Joutes de Versailles sur le Grand Canal du Parc ont témoigné d'un réveil de ce sport très en honneur dans la vieille France.

Nous donnons aujourd'hui le compte rendu des récentes « Joutes Cettoises » parce que, justement, Cette constitue sur notre littoral méditerranéen une sorte de conservatoire des traditions de ce jeu national. En outre, un de ses fils les plus distingués, M. Toussaint-Roussy, dans une série d'albums annuels, raconte spirituellement et fidèlement par la plume et le pinceau l'histoire des Jouteurs Cettois à travers les siècles et jusqu'à nos jours.



La ville de Cette vient de célébrer au milieu de Fêtes gymnastiques et littéraires fort brillantes, en dépit du mauvais temps, le deux cent trente-sixième anniversaire de ses Premières Joutes. Celles-ci furent le clou des réjouissances publiques données dans l'été de 1666 au sujet de la pose de la première pierre du Port, créé par le ministre Colbert.

Depuis cette date, la ville a toujours organisé annuellement des joutes, soit à l'occasion de la Saint-Louis sa fête patronale, soit pour saluer un grand événement national. Il s'en est suivi que les jouteurs cettois sont devenus

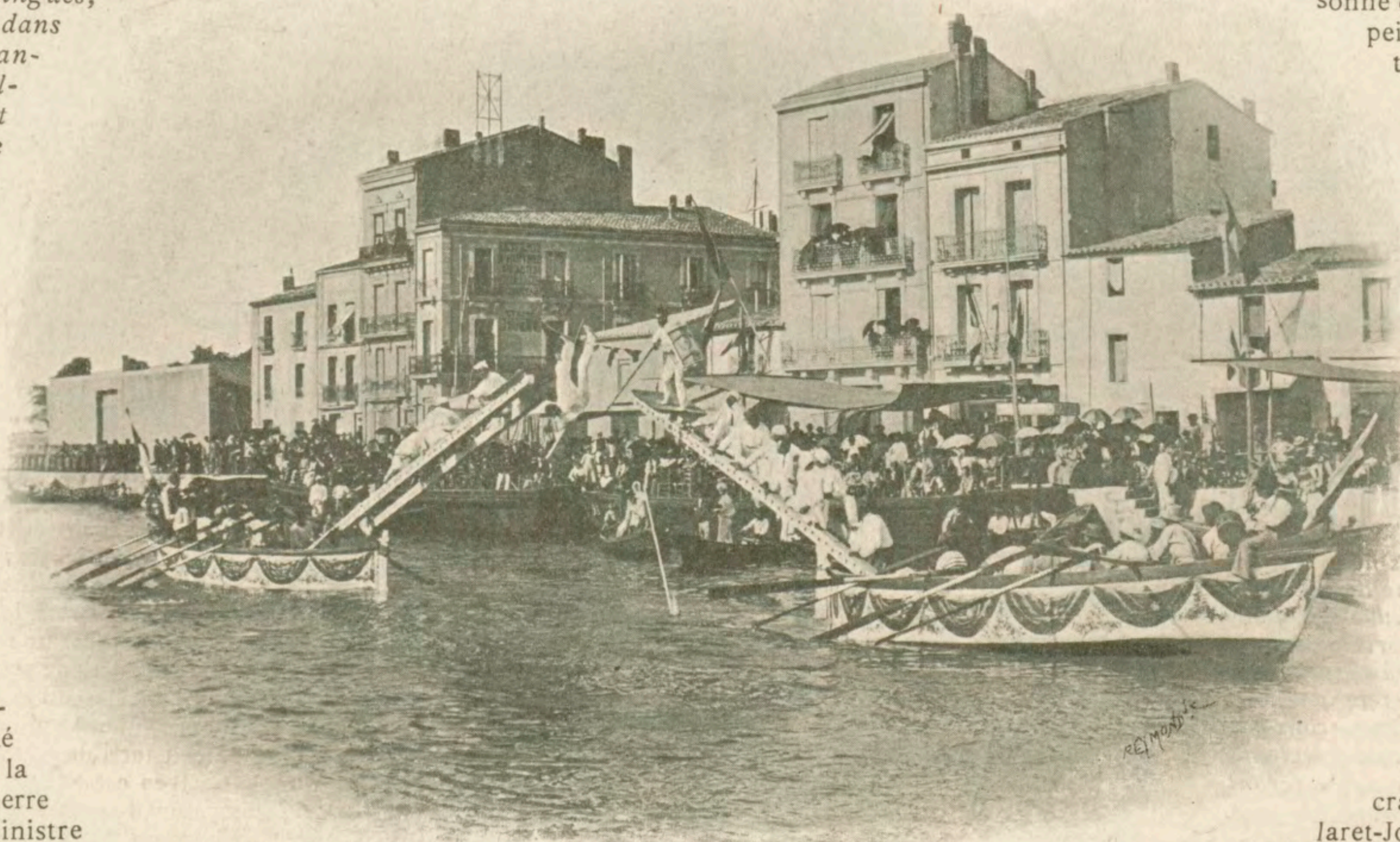
les plus rudes champions du littoral languedocien, échangeant de terribles et beaux coups de lance contre leurs adversaires d'Agde, Palavas, Marseillan et de tous les petits ports de cette jolie coupe bleue qu'est l'Étang de Thau.

Il faut désirer qu'un concours national leur permette de se mesurer avec les jouteurs du centre et du nord de la France, et de prouver qu'ils n'ont pas démerité depuis le XVIII^e siècle, où leur réputation était européenne, et où le maréchal marquis de Belle-Isle, ambassadeur en Allemagne, organisait pour la Saint-Louis de l'année 1741, des Joutes Cettoises à Francfort-sur-le-Mein, — une gravure du Cabinet des Estampes en garde le souvenir.

Un passé aussi glorieux devait avoir son historien. Il s'est rencontré dans la personne de M. Toussaint-Roussy, peintre distingué, conservateur du Musée de Cette.

Un album qu'il vient d'éditer et dont il nous a offert les prémices, contient mille détails pittoresques, amusants, curieux, pleins de couleur. Quinze dessins aquarellés reproduisent spirituellement les costumes des Jouteurs à travers les âges. Les premiers, ceux de 1666 rappellent Mascarille et Gros-René de Molière, râblés, futés, roués comme des potences ; ceux de 1777 font songer aux braves marins servant sous le comte de Grasse et le bailli de Suffren ; la tenue de 1806 offre la crânerie des gabiers de Villaret-Joyeuse et de Linois ; avec

la Restauration surgit un costume à fraise et béret inspiré de Walter Scott ; 1851 coiffe les champions d'un bien inattendu chapeau à la Bolivar ; le costume moderne, veston de couil blanc et canotier, est aussisoyant que pratique.



Une rencontre.

On remarquera que la plate-forme où se placent les jouteurs est très élevée au-dessus de l'eau, en sorte que les chutes se font de beaucoup plus haut que dans les joutes lyonnaises.



Le bassin des joutes dans le canal, à Cette.



1666



1713



1765



1765



1777



1795

Les jouteurs de Cette à travers les âges, d'après les dessins de M. Toussaint-Roussy.



1806



1823



1817



1832



1839



1845



1866



1851



1889

Comme détail de mœurs, signalons l'existence jadis de deux troupes distinctes qui montaient les deux chaloupes, l'une pavoisée de lys sur champ d'azur et l'autre de lys sur champ de gueules (les couleurs de ces deux barques bleue et rouge ont été conservées), mais autrefois l'une appartenait à la Jeunesse, peut-être un peu fanfaronne, sous le ciel ardent du Midi, et l'autre aux Mariés qui affirmaient que le lien conjugal ne paralysait en rien la beauté de leurs gestes.

Il existe des légendes enveloppant de leurs broderies les prouesses de certains jouteurs. Sous le règne de Louis XV, Aubenque le Terrible ayant vaincu tous ses rivaux voulut rompre une dernière lance contre le Pont du Canal. Seize rameurs, aux sons des hautbois enlevèrent la chaloupe et... le pont ne se rompit point; mais Aubenque, du fer de sa lance, frappa la pierre et arrêta net l'élan de la barque, brisant l'effort des rameurs.

Parmi les successeurs de ce héros, dont la génération actuelle a pu applaudir et voir sans mirage les hauts faits, on garde l'impérissable souvenir de deux hommes, qui furent avec des qualités diverses les prototypes du beau jouteur: Hilaire Audibert dit l'Espérance et Martin le Gaucher, décédés le premier en 1887 et le second en 1893; Audibert représentait l'élégance et la hardiesse, Martin l'adresse unie à la force.

Aujourd'hui, parmi les champions les plus redoutables des deux barques bleue et rouge, il faut citer les Miramond, Pioch, Goudard, Roux, Marty, Paschal, Isoird fils.

Cette année, les Joutes ont occupé deux journées et ont été excellemment organisées par les soins de la « Société des intérêts de Cette ».

Le dimanche 24 août a eu lieu la première épreuve disputée entre de jeunes champions, nés dans la ville et, malgré leur âge, déjà redoutables. Quatre jouteurs ont eu chacun raison de trois adversaires; ce sont Brouillonet, Polge, Molle et Vaillé. Il restait un dernier jouteur de la barque rouge, Aillaud, qui a eu l'honneur de vaincre tour à tour Brouillonet, Polge et Molle, mais après sept à huit passes mouvementées a été magistralement renversé par Vaillé. Ce dernier a donc eu le premier prix et s'est trouvé de fait le champion acclamé de la jeunesse.

La seconde épreuve, dite régionale, ouverte à tous les maîtres de la lance et du pavois de la province, mais aux seuls proclamés vainqueurs dans les tournois précédents, s'est déroulée le dimanche 31 août. Elle a été fertile en surprises et incidents qu'une foule enthousiaste a discutés avec passion.

Les deux favoris du public, vu leurs succès antérieurs, étaient: Jules Miramond et Barthélemy Goudart. A côté d'eux vinrent se placer, après en avoir tombé trois, Vaillé, le vainqueur du précédent dimanche, un pêcheur cettois Richard, et un jeune jouteur émérite, Encontre.

Par ordre de liste, Goudart et Miramond luttèrent ensemble et ce dernier, malgré deux coups de lance magnifiques, glisse et tombe. Richard bat Encontre et puis d'un maître coup de lance enlève à Goudart le premier prix des Joutes.

Les aficionados, tout en admirant l'adresse et le mérite de Richard, attribuent son succès à un avantage de fait: la Tintaine, la plate-forme où il se tenait, était sèche, tandis que celle de son rival était toute mouillée, le jouteur Vaillé étant tombé à l'eau à la suite d'un faux mouvement et ayant regagné sa place sur les excitations de la foule, — décision populaire non acceptée par le Jury. Le Jury a disqualifié pour trois ans le jouteur Azaïs, adversaire de Vaillé, mais n'a pas cru devoir annuler la rencontre. Quoi qu'il en soit, les Joutes ont prouvé qu'il y avait en présence des champions admirablement entraînés et dignes de toute attention.

Un dernier mot sur les prix. Ils consistent aujourd'hui, pour les Joutes de la Jeunesse Cettoise, en un pavois et une lance d'honneur, et pour les Joutes Régionales en une somme de deux cents francs et un diplôme.

Jadis, ils consistaient en deux médailles pareilles à celles qui avaient été enchâssées dans la pierre du môle, lors de la création du Port. Les vainqueurs de la troupe incarnate ou azurée les recevaient de la main de Madame l'Intendante, aux sons des trompettes, hautbois et tambours et, détail charmant de la galanterie et de la courtoisie du temps, les jouteurs s'empressaient de montrer leur reconnaissance en dédiant aux dames des madrigaux.

CHARLES PONSONAILHE.



L'équipe du Rowing-Club de Paris.

Créguet, Pichard, Sculfort, Boutemy, D'Heilly, Roche,
(chef de nage)
Sandoz, Eller (barreur), Furlé.

Le Match à huit Rameurs Paris-Francfort

Le match à huit rameurs, Paris contre Francfort, date de l'an dernier. Vainqueurs en 1901 à Courbevoie, nos rameurs sont allés, cette année, offrir leur revanche à leurs concurrents dans les eaux allemandes et ils ont remporté une nouvelle victoire. De telles rencontres internationales sont des plus intéressantes et il serait à souhaiter pour l'avenir du sport qu'elles se multiplient.



L'équipe de la Frankfurter Rudergesellschaft « Germania ».

Burkard, Ranning, Schenk, Sigg, Berndt, Morck
(entraîneur) (barreur), (chef de nage)
Oberlinger, A. Muller, Walther, F. Muller.

La « deuxième » de ce match a été courue à Francfort le 31 août. Le succès que la « première » avait remporté chez nous l'an dernier avait été énorme; celui que l'épreuve a remporté cette fois de l'autre côté du Rhin a été plus grand encore et l'on peut évaluer à vingt mille personnes au moins la foule qui se pressait sur les rives du Mein.

Cette course, par l'intérêt qu'elle a suscité, par l'enthousiasme qu'elle a soulevé, par l'émulation qu'elle a provoquée chez les rameurs et dans les sociétés, justifie fort bien sa réussite et mérite entièrement l'accueil favorable qui a été fait à sa naissance. La place d'honneur qu'elle occupe, dès maintenant, parmi nos plus belles épreuves classiques n'étonnera donc personne.

En 1901, les Parisiens eurent bien du mal à former une équipe capable de nous représenter dignement, tout en prenant des équipiers dans cinq sociétés différentes, et si nous avons triomphé, il faut avouer que plus d'un parmi nous fut surpris.

Cette année, au contraire, trois sociétés : Le Rowing-Club de Paris, la Société Nautique de la Basse-Seine et le Cercle Nautique de France avaient réussi, chacune, à mettre une équipe sur l'eau composée exclusivement de rameurs appartenant à leur club, et le Rowing-Club, auquel échet l'honneur de défendre les couleurs parisiennes, a gagné facilement.

N'est-ce pas là un signe certain de l'heureuse influence qu'exerce déjà cette épreuve sur le sport de l'Aviron ?

Je viens de dire que nos compatriotes avaient eu une victoire facile. Il ne faudrait pas se hâter d'en déduire que l'équipe de Francfort était sans valeur; elle a fort bien résisté au commencement de la course, mais, comme je l'ai dit dernièrement, le huit du Rowing-Club est remarquable par le fond. Sans s'émouvoir, ramant avec plus d'ensemble et moins vite que sa rivale, il s'est détaché peu à peu pour terminer avec trois longueurs d'avance, accomplissant les 2 500 mètres du parcours en 8 minutes 4 secondes.

Il faut renoncer à dépeindre l'accueil chaleureux, la réception magnifique qui ont été faits à nos représentants, de même qu'il est impossible de décrire l'ovation qui a salué leur victoire et les hourras frénétiques des rameurs de toutes les sociétés francfortoises défilant en bateau devant les vainqueurs.

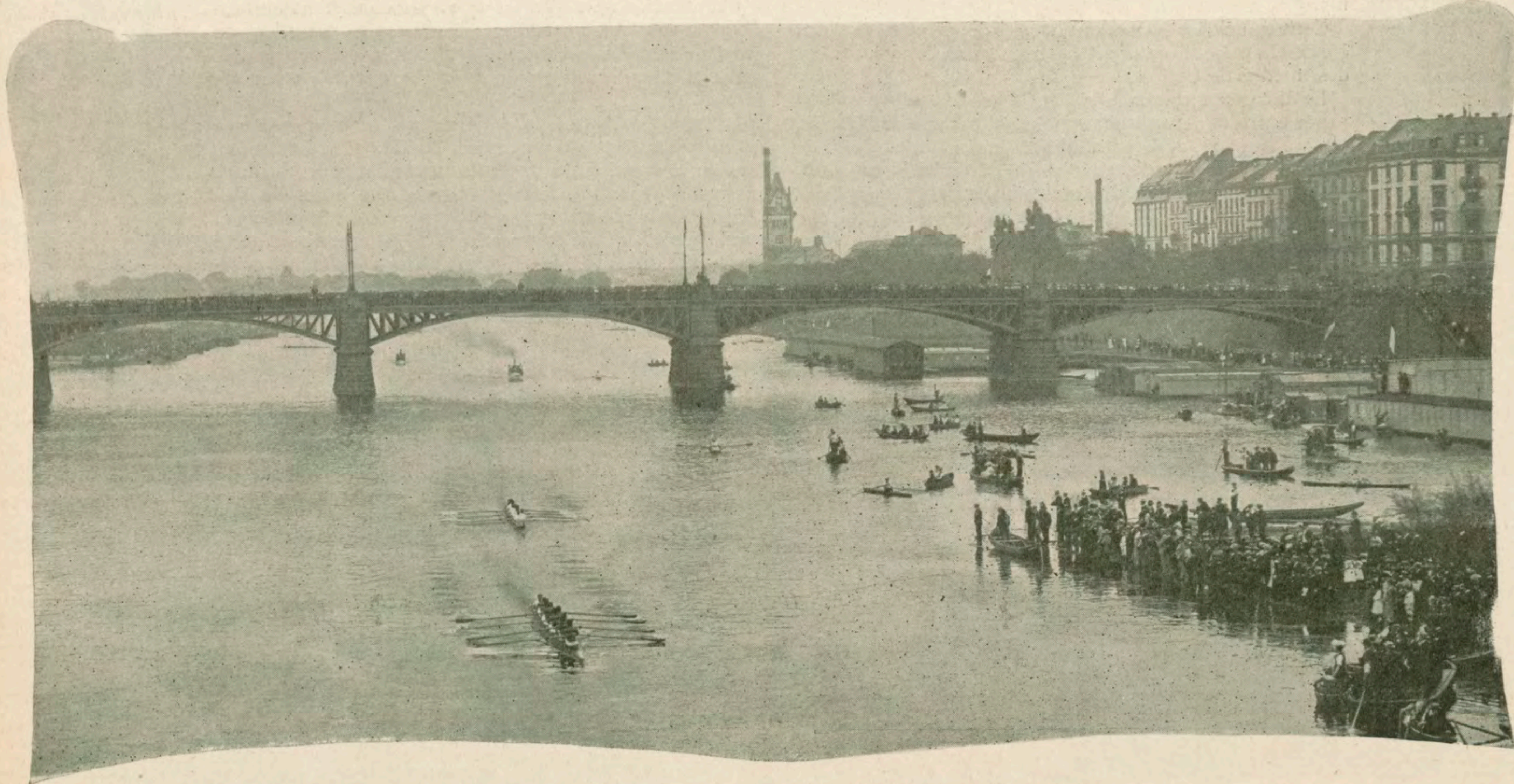
Ce sont des souvenirs que l'on conserve comme des gages précieux, avec l'espoir qu'on pourra en faire naître de semblables. Nous nous devons à nous-mêmes de montrer à nos hôtes, l'an prochain, que nous savons, nous aussi, mettre en pratique les lois de l'hospitalité la plus large en même temps que la plus cordiale, et si nous avons fait bien en 1901, il faut encore faire mieux en 1903, car, désormais, des relations amicales sont établies entre les rowingmen des deux nations et l'heure n'est sans doute pas éloignée où un traité ratifiera l'entente qui existe déjà en fait.

Et dans une même admiration, l'histoire de l'Aviron réunira les noms des vaillants promoteurs de la nouvelle alliance : MM. E. Ladenburg, Lagogué, Bardorff, L. Doyen, sans oublier que ce furent les rameurs de la « Germania », de Francfort, et du Rowing-Club, de Paris, qui la cimentèrent.

EDMOND MAGNEZ.

P.-S. — Dans une lettre que M. G. Dufour adresse au Comité des Régates Internationales de Paris, et que publie notre confrère *l'Aviron*, l'ancien et distingué président de la Société Nautique de la Marne demande si la « Coupe de la Vie au Grand Air » est attribuée à une épreuve à quatre rameurs *construction libre* ou à une épreuve *armement libre*, une confusion pouvant résulter de ce que le règlement de cette course, paru ici-même, parle indifféremment de l'une ou de l'autre. C'est *construction libre* qu'il faut lire, et si cette erreur s'est produite elle provient d'une faute de plume qui doit retomber sur moi qui n'ai pas pris soin de la relever.

E. M.



(Cliché Junier.)

L'arrivée du match : les Français gagnent par trois longueurs.

Les Grands Magasins sur la Piste



M. Lenain, de l'Union Vélocipédique du Louvre, gagnant du Championnat inter-magasins.



M. Davin de Champelos. M. René Stasse. Le Dr. O'Followell. Les huissiers de la ville de Paris ayant mis saisi sur le buffet, les officiels en sont réduits à se désaltérer sur la pelouse.

Il y avait foule dimanche à la Piste Municipale et si ce qu'on est convenu d'appeler les populaires, c'est-à-dire le côté opposé à l'arrivée, était peu garni, ce qui s'explique puisque les places étant du même prix, c'est-à-dire également gratuites, les amateurs choisissent de préférence les meilleures, on peut dire qu'il y avait le long de la ligne d'arrivée plus de monde que le jour du Grand Prix.

Ce ne sont pas les seuls charmes de la piste perdue au milieu des ombrages du Bois de Vincennes et dont la pelouse s'étend comme un tapis de verdure intangible qui avaient amené là cette abondance de spectateurs à laquelle le vélodrome municipal n'est pas accoutumé.

Mais c'est que, dimanche, il y avait là une fête dont le sport était le prétexte, fête qui réunit tous les ans au mois de septembre les représentants de tous les grands magasins de Paris. Ce jour-là, tout ce qu'il y a de jeune, de gai, d'amateur de plein air, au Louvre, au Bon Marché, à la Samaritaine, ou à la Belle Jardinière, et j'en passe, se donne rendez-vous pour applaudir les champions qui portent bravement leurs couleurs. Chefs de service, premiers et premières, seconds et secondes, employés de tous âges et de tous sexes se pressent et s'empressent, joyeux quand le soleil, comme c'était le cas l'autre jour, veut bien être de la partie, ce soleil que six jours par semaine, la plupart n'aperçoivent que de loin, à travers des piles d'étoffe, au milieu des soies ou des dentelles, des batistes ou des linons.

Le sport se passe un peu en famille, et il n'en est que plus amusant. N'empêche que le vainqueur est fier quand, revêtu de l'écharpe du triomphe, il fait au milieu des acclamations des camarades et des battements de mains des petites amies, le tour de la piste.

Cette année, l'honneur échu à Lenain, du Louvre, d'ailleurs très bon coureur amateur, et c'est à son cou qu'une charmante jeune fille, Mlle Crie, passa l'écharpe rouge et bleue, trangée d'or, de champion de la nouveauté. Son camarade de magasin Bouilhan, prit la seconde place, et c'est encore le Louvre, décidément imbattable, qui se classa premier dans le challenge par équipes.

Un incident amusant — si l'on veut — s'est produit au début de la réunion. Un huissier, se présentant au nom de la Ville de Paris, a saisi toutes les provisions solides et liquides du buffet, en sorte que les infortunés spectateurs durent tirer la langue pendant toute la journée ou se rafraîchir, tant bien que mal en exprimant H. DE V.

dans l'eau des fontaines municipales le jus de quelques vagues citrons.

BLOC-NOTES



HIPPISME

CONCOURS DE PRIMES DE MAJORATIONS DE CASTEL-SARRASIN. — A Castelsarrasin, vient d'avoir lieu un concours de primes de majorations.

Les plus beaux spécimens de notre race anglo-arabe y étaient représentés, et jamais commission ne s'est vue dans pareil embarras pour distribuer les récompenses.

M. le général Depages, le nouvel inspecteur général des remontes, avait tenu à assister à ce concours, dont la renommée antérieure lui avait déjà été signalée; il n'a pas caché son admiration et son entière satisfaction; et il a désigné cinq des premiers sujets pour être envoyés à Paris, mettre en relief les qualités de notre race anglo-arabe. Disons de suite que 30 chevaux



(Cliché Goularol.) ARCHIDUC.

ont reçu des primes variant entre 1200 fr. et 100 fr. et que, prime comprise, la moyenne des 30 chevaux achetés ressort à 1890 fr. par cheval. C'est à l'écurie Beaudonnet de Castelsarrasin qu'ont été décernées les deux premières primes pour son magnifique lot de 13 chevaux. Archiduc dont nous donnons la photographie, pur sang anglo-arabe, a obtenu le premier prix.

Notre collaborateur Paul Mégnin a reçu la lettre suivante que nous nous faisons un plaisir et un devoir d'insérer :

MONSIEUR, Je vous serais reconnaissant de bien vouloir rectifier une légère erreur.

Vous dites, dans la Vie au Grand Air du 6 septembre, à propos du Raid, « que la jument Omnipotence passe dans les mains d'un entraîneur ».

Je n'ai jamais songé un moment à me dessaisir de ce royal et précieux souvenir de l'armée française ;

Le propriétaire dont je montais la jument, M. Deschumacker, n'est point un entraîneur, mais un amateur de Courtrait, purement amateur en matière équestre.

Il a pu faire erreur un moment quant à l'attribution du prix de l'Armée française, mais toute difficulté a été rapidement aplanie, à l'amiable, et la jument reste ma propriété entière et absolue.

Je vous serais donc très reconnaissant de rectifier en deux mots cette erreur et vous en remercie d'avance.

Agréez, etc.

H. JOOSTENS, Lieutenant d'artillerie.



OMNIPOTENCE, p. s., par Broxton, jument de pur sang provenant de l'élevage de M. de Ridway, offerte par le gouvernement français au premier officier belge classé dans le raid Bruxelles-Ostende. (Photographie prise chez le lieutenant Joostens à Anvers.)



HÉBRON m. gr. 2 ans, par Le Sancy et Clémentine; propriétaire, Baron de Schickler; entraîneur, W. Webb; jockey, Milton Henry; gagnant du Critérium de Maisons-Laffitte. (Photographie prise sous la pluie à 4 h. 3/4.)

M. HUET. — Nous donnons ci-contre le portrait d'un de nos meilleurs fusils de tir aux pigeons, M. Raymond Huet, gagnant du Grand Prix de Boulogne et du Grand Prix de Deauville. Dans cette dernière rencontre, vingt concurrents se sont présentés.

La qualité des oiseaux a rendu le tir très mouvementé. Huit tireurs seulement restaient, en effet, en poule après le second tour et le prix s'est trouvé classé, au cinquième tour, entre MM. le baron Gourgaud, Raymond Huet et Merlin, ayant tué 5/5. Le sixième tour a marqué la fin du tir. M. Huet, ayant seul tué son sixième oiseau, a été proclamé vainqueur et le baron Gourgaud et M. Merlin ont partagé les places.



M. RAYMOND HUET

BILLARD

(Le Billard chez soi (suite))

Un autre inconvénient du billard pratiqué à domicile consiste dans la difficulté d'apprendre ou de progresser, selon qu'on est débutant ou déjà pratiquant, à cause du manque d'émulation ou d'exemple.

Or, un jeu dans lequel on ne fait pas de progrès devient rapidement fastidieux.

Il y a un moyen d'obvier en partie à cet inconvénient, c'est de posséder un bon manuel qui vous guide sûrement dans votre étude.

Avec une adresse moyenne, un très bon billard Brunswick et un bon ouvrage, un amateur, même isolé, peut arriver rapidement à acquérir une dextérité suffisante pour prendre plaisir à jouer. Or, c'est là surtout le but que se propose celui qui ne veut pas devenir un spé-

cialiste et ne se destine pas aux tournois internationaux : arriver à se créer, par le billard, une distraction intelligente et hygiénique.

Les traités de billard existants sont nombreux. Les meilleurs d'entre eux sont :

Le Billard, par MANGIN — traité excellent pour un commençant, car il contient des conseils très pratiques et bon nombre de coups généraux, mais il n'est pas conçu avec assez de méthode et n'est pas au courant des derniers progrès du jeu.

Le Billard, par A. GARNIER, — ouvrage plus moderne, écrit en trois langues et contenant d'excellents graphiques. Ce livre gagnerait à être plus complet et plus théorique.

Le Traité de Billard, par VIGNAUX. — Manuel beaucoup plus complet et plus documenté que les précédents, mais par trop rempli de théories mathématiques, le plus souvent inutiles au billard.

Enfin un petit opuscule par FARAIL. — Ces quelques pages, trop courtes, peuvent être d'une véritable utilité pour un amateur.

Ces divers traités suffisent amplement à guider un joueur, mais aucun d'eux, à mon avis, ne peut passer pour un ouvrage bien ordonné, complet et définitif.

COUNT REDDEER.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Pourquoi nous ne fabriquons pas notre pneu à bande de roulement étroite (suite et fin).

Nous avons expliqué très nettement, pourquoi nous préférons donner à nos pneus une bande de roulement rationnelle, de préférence à toute autre.

Nous basant tout d'abord sur le résultat de nos longues et patientes recherches, nous avons indiqué que nous fabriquions le pneu le plus rapide, d'après les données de notre expérience personnelle. Nous avons été heureux ensuite de relever et de soumettre à nos lecteurs la conclusion des travaux du général Morin qui confirme notre manière de voir.

Nous avons déduit de tout cela que nous étions dans le vrai, en fabriquant notre pneu avec une bande de roulement rationnelle, basée sur les vrais principes et les résultats de l'expérience, contrairement aux désirs de certains chauffeurs, qui nous avaient manifesté leur étonnement de ce que nous n'adoptions pas une bande de roulement étroite.

Or cette bande de roulement rationnelle, que nous affirmons si hautement la meilleure, vient d'être soumise à une rude épreuve dans la course Paris-Vienne, et elle y a démontré une fois de plus sa supériorité.

En effet, sur les 10 meilleurs temps de la course, elle s'en est attribuée 7, dont les 3 premiers. Dans toutes les catégories, la bande de roulement rationnelle a enlevé la première place. Il n'est pas jusqu'à la catégorie des motocyclettes, où elle n'ait pas à revendiquer les deux premières places, et cependant il y a un mois à peine que nous annoncions à nos clients l'apparition de ce nouveau type de pneus.

A ceux, très rares, qui étaient encore hésitants hier, et se demandaient si les résultats de la pratique valaient mieux que les affirmations de notre théorie, nous demandons de vouloir bien examiner les résultats de cette dernière course, avec toute l'attention qu'ils comportent. Ils y verront la pratique confirmer d'une façon absolue la théorie que nous leur avions exposée, et leurs doutes s'envoleront aisément, s'ils veulent bien se mettre sous les yeux les quelques chiffres que nous leur soumettons ci-dessus.

La course Paris-Vienne a donné les résultats suivants :

	Partants.	Arrivants.	Rapport des arrivées aux départs.
En Michelin.....	95	60	64 o/o
En pneus divers.....	43	20	46 o/o

En d'autres termes, si nous ramenons à 100 les chiffres ci-dessus, nous verrons que le déchet de route du Michelin a été de 37 o/o seulement, alors que celui de l'ensemble des autres pneus ayant pris part à la course a été de 54 o/o, soit en chiffres ronds de cinquante pour cent supérieur à celui de Michelin.

Ces chiffres sont assez éloquent pour se passer de commentaires. Et si l'on veut bien faire la part qu'il y a lieu de compter, dans le nombre des partants qui ne sont pas arrivés au but, des hommes comme de Knyff, Henri Fournier, Girardot, Gabriel, Giraud, etc., (nous citons au hasard de la plume), qui étaient en Michelin, et que des accidents imprévus, de machine ou de personne, ont obligés à abandonner la course, on sera d'accord pour convenir que Paris-Vienne aura été pour le pneu Michelin et sa bande de roulement rationnelle l'occasion d'une éclatante démonstration de supériorité.

MICHELIN et Cie

s Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres
Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.
se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

SURANCES SPORTIVES

Assurances Spéciales, 20, Rue Taitbout, Paris. Téléphone : 283-41.
Assurance contre les accidents, pour être bien l'est-à-dire pour donner à ceux qui la contiennent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de listes rompus à la confection des contrats constituant cette garantie.
Il s'agit d'assurances automobiles, de che-voitures, ou d'assurances individuelles, la souscrite ne vaut que par les clauses y inscrites qui varient à l'infini suivant les cas.
Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, se chargent de toutes les assurances en l'et tout particulièrement des assurances pour lesquelles elles se sont spécialisées. Les sportsmen qui voudront être bien assurés ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toutes satisfactions.
demande, les Assurances Spéciales en- donner verbalement toutes les explications et donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 283-41.

AUTOMOBILES

Information de motocycles à pétrole en l'urettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 es. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Télé- 923.05. (6245)
z-vous louer bicyclettes, motocycles et au- mobiles? adressez-vous au Garage Dupré, enue de la Grande-Armée; 156, avenue Ma- Tél. 503-50. Leçons, vente, achat, avances archandises. (6302)

-chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre suite les nouveaux modèles Gladiator, Re- de Dion, etc. Grand choix de voitures d'oc- des premières marques telles que Panhard- or, Renault, de Dion, Mors. Toutes voitures ai et garanties. (6310)

eau Hurtu, moteur de Dion 5 chevaux, car- serie luxe, 4 places, transformable 2 places, mai 1902, net 3.300. Vast, 43, boulevard Di- Paris. (6381)

sir. Chang⁴ de vitesse Terrot pour quadri ou urette, 60 fr.; Voiturette Terrot 3 chx, ise et parfaite, 2200 fr.; Planès, grand luxe ette, 125, coûté 400; Vie au Grand Air bien ète, prix coûtant; Flûte Boehm, métal 100 fr. et appareils photo neufs en solde. Dugad, Besançon. (6393)

CARTES POSTALES

et Abécassis, rue Saint-Félix, Oran (Algé- échange cartes-vues avec tous pays. Réponse (6394)
nds immédiatement par carte illustrée (vue) out envoi du même genre, timbré du côté de ure. Correspondance suivie tous pays. — 90, rue Saint-Louis-en-l'Île, Paris. (2018)

CHEVAUX

dre 3 magnifiques chevaux de l'écurie de de Gatines, "de l'Etrier", décédé: Epatant, pur sang, anglo-arabe, 12 ans, 1^m.65, bai, de haute école, très brillant, prêt à exé- tous les airs possibles, se monte en dame. 1^m.65, pur sang anglo-arabe, 5 ans, 1^m.60, bai, très bien mis, beaucoup de vitesse. — Urt, 1/2 sang anglo-arabe, 4 ans, 1^m.59, gris, force, se monte et s'attelle, peur de rien, porter du poids. Tous sains et nets, toutes ies, papiers. S'adresser à M. de Gatines, de Longchamps, à Neuilly-Saint-James, où chevaux sont visibles tous les jours, à partir eures. (2016)

dre, paire remarquable irlandais, trotteurs s 1^m.62, 6 et 8 ans, modèle superbe, extrê- brillants, très puissants et osseux pour poids, garantis montés et attelés, le kilo- en 1 m. 40 et plus de 7 lieues à l'heure. es aplombs intacts; chevaux faisant énor- et d'effet par leurs splendides actions, leur et leur modèle magnifique. Font bêtes de hors ligne, ou service, cab en boghey, pour

véritable amateur. Aucune tare, toutes garanties, doux et sages partout, peur rien, 8000 fr. la paire. Vendrait séparément, à choisir. Photographie. M. Allair, Grand Hôtel Belle-Vue, Dinard (Ille-et-Vilaine). (2017)

COLLECTIONS

50 francs, collection abandonnée, album Maury, plus de 900 timbres-poste différents. Nardot, sous-officier, 2^e compagnie d'ouvriers, Tarbes. (6391)

DIVERS

Grands Vins de Champagne, 2 fr. 50 et 3 fr. la bouteille franco partout en France. Plessat, Champagne Châtillon (Marne). 2 bouteilles échan- tillons franco contre 7 fr. mandat. (6386)

VOITURES

A vendre Phaéton bleu à capote, roues caout- chouc, à 1 et à 2 chevaux. S'adresser au con- cierge, 47, rue de Prony, Paris. (6392)

YACHTS

Excellente occasion. "Le NÉRÉE", yacht de 6 tonneaux, gréé en côtre, tenant admirable- ment la mer. Prix : 1500 fr. Pour le visiter s'adres- ser chez Maillard, au pont de Triel (Seine-et-Oise) et pour traiter à M. Bourdeau, 14, rue Desnèraudes, à Paris. (2015)

Echos

UN REMÈDE SOUVERAIN
Quoi de plus commode et de plus salubre que ces admirables pastilles que la C^{ie} de Vichy-État extrait, chaque année, et par millions, des sources célèbres de la Grande-Grille, de l'Hôpital et des Célestins! C'est le remède à toutes les inquiétudes de l'estomac: un remède qui a l'air d'un bonbon et qui en est un en réalité, tant les sels qui le composent sont agréablement enveloppés et fondus.

PENDANT L'HIVER

Voici bientôt l'hiver, les chauffeurs vont garer pendant les longs jours du mauvais temps l'auto- mobile avec laquelle ils sillonnent les routes pen- dant la belle saison.
C'est le moment de visiter à fond, de réparer le véhicule qui a pendant des mois peiné sur la route et souffert des cahots.
C'est aussi le moment d'apporter des améliorations à la voiture, peut-être un peu passée de mode, ou bien de remédier à certains défauts qu'on lui a découverts.
Mais où faire tout cela?

Voici la réponse :
M. Bory, directeur du Grand Garage central d'automobiles, 4, rue Buffault, en plein Paris, a pensé qu'il serait agréable aux chauffeurs de trou- ver, dans l'endroit où ils remettent leur voiture, un atelier de réparations assez bien monté pour pouvoir y faire un travail important, voire même des transformations, surbaissement de châssis, etc., et en un mot donner aux anciennes voitures l'as- pect des voitures modernes, munies des derniers perfectionnements.
Voici les chauffeurs avertis. A eux de profiter du renseignement que nous leur donnons.

A RETENIR

On trouve à la maison OUTHENIN-CHALAN- DRE, 4, rue de Chartres à Neuilly-sur-Seine, à 40 mètres de la Porte-Maillot, des voitures :
Panhard Levassor, 15 ch. mot. Centaure. livrables de suite.
Panhard Levassor, 10 ch. — de suite.
Panhard Levassor, 7 ch. — de suite.
Renault frères, 9 ch., nouveau mot., livrables de suite à un prix défiant toute concurrence.
De Dion-Bouton, 9 ch., nouveau mot., livrables de suite à un prix défiant toute concurrence.
Ne pas acheter avant de demander les prix de la Maison Outhenin-Chalandre.
Renseignements franco sur demande.
On trouve également à la Maison Outhenin-Chalandre quantités d'occasions en voitures Panhard 6, 7 et 8 chx et de Dion 8 chx.

OFFICIERS MINISTÉRIELS

ADJON, LE HAMEL, à Marmouillé, canton de Mortrée (Orne), 2 octobre 1902, à 2 heures, à Sainte-Gauburge (Orne), en l'étude de M^e BEILLET, notaire, 4 beaux herbages, 33^h70^a56.

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

Voyages internationaux avec Itinéraires facultatifs
Depuis le 1^{er} juin 1902, toutes les gares P.L.M. délivrent toute l'année des livrets de voyages internationaux avec itinéraires au gré des voyageurs sur les réseaux Est, Nord, Ouest et P.L.M. et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques, bulgares, danois, finlandais, luxembourgeois, néerlandais, norvégiens, rou- mains, serbes, suédois, suisses et turcs. Ces voya- ges, qui peuvent comprendre certains parcours par bateaux à vapeur ou par voiture, doivent, lors- qu'ils sont commencés en France, comporter obli- gatoirement des parcours à l'étranger.
Pour tous renseignements, s'adresser dans les gares P.L.M. ou consulter le Livret-Guide Officiel P.L.M., vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares, bureaux de villes et agences de la Compagnie et envoyé contre 0 fr. 85 adressés en timbres-poste au Service Central de l'Exploitation (Publicité), 20, Boulevard Diderot, Paris (12 arr^t).

CHEMINS DE FER DU NORD

PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

Cinq services rapides quotidiens dans chaque sens, voie la plus rapide, tous les trains compor- tent des 2^{es} classes. En outre, les trains de l'après- midi et de Malle de nuit partant de Paris-Nord pour Londres à 3 h. 25 soir et à 9 h. soir, et de Londres pour Paris-Nord à 2 h. 45 soir et à 9 h. soir, prennent les voyageurs munis de billets directs de 3^e classe.

PARIS-NORD A LONDRES

	1 ^{re} 2 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e cl.
Paris-Nord. dép.	9 35 m.	10 30 m.	11 20 m.	3 25 s.	9 s.
via Calais	v. Boulogne	v. Calais	v. Calais	v. Boulogne	v. Calais
Londres... arr.	4 50 s.	5 50 s.	7 s.	11 05 s.	5 30 m.
	1 ^{re} 2 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e cl.	1 ^{re} 2 ^e 3 ^e cl.
Londres... dép.	9 s.	10 s.	11 s.	2 45 s.	9 s.
via Calais	v. Boulogne	v. Calais	v. Calais	v. Boulogne	v. Calais
Paris-Nord... arr.	4 45 s.	5 50 s.	7 s.	11 10 s.	5 50 m.
(*) Trains composés avec les nouvelles voitures à couloir sur boggies de la Compagnie du Nord, comportant water-closet et lavabo. (W. R.) Wagon-Restaurant. Les voyageurs de 1 ^{re} classe y ont seuls accès, les voyageurs de 2 ^e classe n'y sont admis qu'en payant le supplément de 2 ^e en 1 ^{re} classe.					

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS

Voyages dans les Pyrénées

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursion comprenant les trois itiné- raires ci-après, permettant de visiter le Centre de la France et les Stations thermales et hivernales des Pyrénées et du golfe de Gascogne.
1^{er} Itinéraire. — Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nest- alas, Pau, Bayonne, Bordeaux, Paris.
2^e Itinéraire. — Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestales, Ba- gnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (via Montauban-Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).
3^e Itinéraire. — Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne, Pau, Pierrefitte-Nestales, Bagnères-de- Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (via Montauban, Cahors-Limoges ou via Figeac-Limoges).
Durée de validité : 30 jours.
Prix des billets : 1^{re} cl., 163 fr. 50; 2^e cl., 122 fr. 50.

LONDRES "ANGLAIA"

52, Oxford Street, w.
The London School of English Ltd.
Instruction anglaise et préparation commerciale aux adultes. Réf. de 1^{er} ordre. Prospectus.

BANDES KELLY

BREVETÉES S. G. D. G.
ABSORBENT L'OBSTACLE SANS CREVER
FOURNITURES GÉNÉRALES
POUR L'ALLUMAGE DES MOTEURS
Piles spéciales Br. s. g. d. g. pour Motos & Autos

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT
Pendant toute la durée de la chasse (saison 1903), un train spécial de voyageurs sera mis en marche entre Paris et Chartres tous les dimanches et en outre les 1^{er} novembre, 25 décembre 1902 et janvier 1903. Les voyageurs trouveront à Chartres des trains en correspondance directe, d'une part, pour Orgères, Gommiers, Patay et autres stations de la ligne de Chartres à Orléans et, d'autre part, pour toutes les stations comprises entre Chartres et Courtalain.
Le train spécial partira de Paris-Montparnasse à 7 heures du matin et arrivera à Chartres à 6 h. 15 matin.

CHAPEAUX ANGLAIS



POUR LA CHASSE
STAGG 7, rue Aubert — PARIS —

POUR TOUT CHASSEUR

Ceinture- Cartouchière MILLS

Système breveté américain
Inusable - Ni Coutures - Ni Rivets
Demander cette ceinture à votre fournisseur ou à la fabrique de la Société, 25, quai de Grenelle, Paris.
Prix net : franco 12 francs

IMPRIMEZ VOUS MEME
3000 Copies de l'écriture manuscrite ou des machines à écrire
SANS MANIPULATION avec l'AUTOMATIQUE à BILLES EYQUEM
EYQUEM, 191 à 195, B^d Pereire, PARIS
Téléphone 508-11

DÉMONTÉ-PNEU TALBOT PNEUMATIQUES TALBOT

le plus — — — — — pratique
La dernière Nouveauté de l'année pour Voitures Automobiles
159 — AVENUE MALAKOFF — 159 — PARIS